MARIA SERENA MAZZI

IN VIAGGIO NEL MEDIOEVO

il Mulino

“Curiosità, inquietudine, fede religiosa, desiderio di avventura, volontà di conoscere, necessità materiali, esigenze di lavoro sospingono continuamente questo mondo in movimento. Nessun resoconto di viaggio, per quanto fedele possa essere, è in grado di descriverci l’intensità della circolazione di esseri comuni sulle strade medievali”

Nel Medioevo si viaggia per ragioni politiche, per lavoro, per pregare o per studiare: sulle strade si incontrano re e mercanti, pellegrini e fuorilegge, chierici e giullari, emarginati e cavalieri erranti. Si naviga nei fiumi, nei laghi, nei canali, nei mari e nell’oceano. Nell’osservare da vicino questa variegata umanità itinerante, il libro la raffigura mentre attraversa paesi e continenti, ne ricostruisce i percorsi, le fatiche, le paure, le emozioni. Che cosa significava mettersi per strada lasciando la propria casa alle spalle, come si viaggiava in concreto, quali erano le conoscenze geografiche e le rappresentazioni fantastiche, quali i paesi conosciuti, quale il rapporto con le genti straniere?

Maria Serena Mazzi ha insegnato Storia medievale nell’Università di Ferrara. Tra i suoi libri: “Prostitute e lenoni nella Firenze del Quattrocento” (Il Saggiatore, 1991), “Toscana bella” (Paravia, 1999), “Gente a cui si fa notte innanzi sera” (Viella, 2003), “Come rose d’inverno. Le signore della corte estense nel ‘400” (Comunicarte, 2004), “I labirinti del potere” (Nuovecarte, 2010).

il Mulino | e-book

Maria Serena Mazzi

In viaggio nel Medioevo

il Mulino e-book

Copyright © by Società editrice il Mulino, Bologna. Tutti i diritti sono riservati. Per altre informazioni si veda http://www.mulino.it/ebook

Edizione a stampa 2016
ISBN 9788815263414

Edizione e-book 2016, realizzata dal Mulino - Bologna
ISBN 9788815330000

Indice

Introduzione
Parte prima. Andare per il mondo

Capitolo primo

Il viaggio come idea

Capitolo secondo

L’orizzonte si amplia

Capitolo terzo

Un mondo in movimento

Capitolo quarto

Le condizioni materiali
Parte seconda. Tra immaginazione e realtà

Capitolo quinto

Il mondo sconosciuto: conoscenze geografiche e rappresentazioni

Capitolo sesto

Esseri disumani e meraviglie

Capitolo settimo

Il mondo conosciuto: i paesaggi dei viaggiatori

Capitolo ottavo

L’incontro con gli «altri»

Fonti edite

Indice dei nomi

Indice dei luoghi

Introduzione

A Canton mangiano ancora il serpente. Chi l'ha provato assicura che la sua carne, insipida e stopposa, non è poi una gran prelibatezza. Eppure per gli abitanti della città cinese non vi è piatto che meglio si addica alla solennità di un banchetto ufficiale e al palato di ospiti di riguardo. Colpa allora di un gusto tutto occidentale, restio ad abbandonarsi a sapori, fragranze, consistenze troppo lontane dalla sua esperienza e invece disposto a inorridire di fronte a un piatto a base di serpente. Ma dietro questa resistenza, oltre a un'inclinazione tutta occidentale alla superiorità, si deve leggere il condizionamento di un sistema culturale, simbolico e religioso diverso[1].

La tradizione data da secoli: all'inizio del Trecento frate Odorico da Pordenone riferisce l'usanza; non dice se anch'egli si sia cibato di quei «grandissimi serpenti» con i quali si imbandivano le mense nei «conviti solenni» e non racconta il suo personale stupore o il suo disgusto[2]. Ma il viaggio verso Oriente durato sedici anni lo aveva proiettato in un mondo tanto stravagante e imprevedibile, a suo dire, da non consentirgli nessuna sorpresa per un cibo insolito. Nel ricordo la natura di quei luoghi

è diventata innaturale, niente sta più al suo posto, l'ordine non vi regna più o non vi è mai regnato: gli uomini sono per metà animali, gli alberi danno frutti carnei, il regno vegetale e quello animale sono mescolati e persino l'umanità è contaminata da queste ibridazioni.

Odorico si dimostra così tollerante con la «diversità» da accettare o da desiderare di farci accettare l'inverosimile. Non tutti i viaggiatori medievali si comporteranno così. Anzi, la maggior parte di essi dimostra una resistenza tenace ad accogliere il diverso, a rintracciare una scala di valutazione che conceda di inglobare, di assimilare esperienze ignote nella sfera della conoscenza senza per questo metterne in discussione il valore intrinseco.

Un motivo in più di curiosità, per gli orizzonti che si aprivano agli occhi dei viaggiatori, per i paesaggi che essi attraversavano, per i sentimenti che li pervadevano nella scoperta, per le caratteristiche del loro atteggiamento cognitivo. Il viaggiatore comune medievale è «visivamente» ignaro: solo racconti orali, di quanti avessero già compiuto il viaggio o inseriti come una trama narrativa di sicuro successo nella predicazione dei frati domenicani e francescani, possono averlo informato; opere scritte, relazioni di viaggio, disponibili nelle biblioteche dei conventi, oppure ambascerie, documenti e lettere di commercio, conservati presso gli archivi dei governi e le sedi

delle imprese mercantili, sono infatti accessibili a un pubblico ristretto. Non disponendo di immagini certe della realtà l'uomo del Medioevo ricorre al complesso del suo sapere: la tradizione biblica, la scienza degli antichi, le saghe e i racconti costituiscono l'inesauribile sorgente di figure da proiettare, mettendo in scena una rappresentazione favolistica e terrifica del mondo in cui esso appare al tempo stesso contenitore minaccioso di mostri, di giganti, di abissi, di infernali gorghi e luogo di meraviglie dove sugli alberi cresce abbondante il cibo e le acque scorrono copiose e oro e gemme inondano di bagliori fulgenti le rocce sui prati smeraldini.

Non è solo la terra lontana d'Oriente a suscitare queste visioni, è anche la terra vicina, il paese oltre il confine, i luoghi «altri» dal proprio villaggio, dove il sogno diventa possibile, la natura si fa madre benigna, il mito, immateriale, padroneggia la materia. I paesaggi del viaggiatore medievale sono perciò, oltre che geografici, mentali e nel suo processo di apprendimento egli deve comporre ciò che vede con ciò che erroneamente sa, depurare il proprio sguardo dalla ricchezza delle sembianze che vi si annida al fondo, abituarsi in certo senso a una visione più spoglia, che è quella della realtà. Egli risolverà spesso questo conflitto in modo istintivo, mediando tra realtà e immaginazione, tra ragione e fantasia.

In quel mondo, a un tempo semplice e complicato, in cui il conosciuto è poca cosa ma l'immaginario infinito, il viaggiatore medievale valica confini oltre i quali lo attendono genti ignote, popoli seminoti, vicini familiari ma comunque estranei: l'alterità comincia davvero alle porte del proprio villaggio. Muoversi lungo le strade d'Italia, d'Europa, dell'Asia o dell'Africa significa entrare in contatto con il diverso, con l'altro da sé, spesso con il nemico. Diffidenza, paura, superstizione, ignoranza sono gli ingredienti principali dell'incomprensione che genera l'intolleranza. Il viaggio materiale è sempre, in certa misura, anche viaggio intellettuale, di studio, di consapevolezza. Ma entrare in contatto non significa conseguentemente accettare e rispettare l'estraneità. Anzi, talvolta la rivelazione fissa in maniera indelebile le caratteristiche negative della diversità.

Andare alla scoperta del mondo in condizioni di esistenza davvero dure, con vie di comunicazione difficili e mezzi di spostamento scomodi e lenti, affrontando l'ignoto e i pericoli noti, rappresenta un gesto di ordinario coraggio e insieme di meravigliosa capacità di avventura, che ha collegato fra loro nel tempo, in una sorta di esperienza unificante, non esploratori, non eroi, ma persone assolutamente comuni.

A lungo, per più di una stagione storiografica, si è sopravvalutata la novità delle esplorazioni

avvenute alla fine del XV secolo e per tutto il XVI, consegnando alla tradizione, quasi in un gioco fatalmente inevitabile di contrasto, l'immagine di un Medioevo immobile nelle sue strutture, negli orizzonti geografici e mentali, nelle conoscenze. Questa rappresentazione di maniera si è dimostrata, al vaglio della critica in anni recenti, sempre meno attendibile: essa è probabilmente solo in parte più corrispondente a un modello di società altomedievale, ma anche in questo caso non rispecchia del tutto la realtà, e la linea di demarcazione fra i due periodi ha perso qualcosa in incisività e spessore con l'infittirsi delle ricerche.

All'immagine di una società medievale statica, dagli orizzonti limitati e angusti, chiusa nei cerchi stretti delle sue rade oasi abitate, si è venuta sostituendo poco a poco una composizione di spazi percorsi da gente in movimento, che quei confini, barriere naturali o delimitazioni politiche, attraversano. Le strade medievali sono piene di presenze significative: dai re che percorrono instancabilmente i propri territori di città in città, di castello in castello, fino ai mercanti, ai pellegrini o ai fuorilegge, agli emarginati, ai chierici, ai giullari, ai cavalieri erranti, ai monaci, agli studenti, ai maestri. Si viaggia per ragioni politiche, per fini economici e per lavoro, per devozione, a scopo di istruzione e per motivi religiosi. Non solo sulle strade, che collegano le città, i mercati, le abbazie, i santuari, ma sulle piste desertiche o

sassose, sui sentieri tracciati attraverso le foreste dell'Europa centro-settentrionale, tra le brughiere paludose, sui tratturi scavati da mandrie e greggi transumanti. E non solo lungo le vie terrestri, percorribili a dorso di animali o a piedi, ma utilizzando fiumi, laghi e i canali artificiali che spesso saldano tra loro percorsi naturali.

Né le acque sono limitate a quelle interne: il Mediterraneo appare solcato continuamente da navi e da navigatori che si sono alternati nel predominio. Ai navigli quasi esclusivamente romano-orientali e bizantini fra V e VII secolo si sostituiscono in gran parte quelli arabo-musulmani fino al IX, affiancati in quel periodo dai pirati vichinghi e da allora in poi, con frequenza sempre maggiore, anche italiani, franco-provenzali, catalani. Intanto il mar Baltico e il mare del Nord erano diventati il teatro di una sempre più intensa navigazione, favorita dal miglioramento generale delle condizioni climatiche a partire dalla fine del X secolo.

Una società in movimento, una società, quella medievale, divisa da una contraddizione di fondo: l'aspirazione alla stabilità, al radicamento, quale simbolo di identità, di appartenenza alla famiglia e al gruppo, di solidità economica, di buoni ideali religiosi, morali, politici e la realtà invece di una mobilità accentuata in cui le nobili intenzioni del pellegrinaggio, dello studio, del commercio si accompagnano a più oscure, meno lecite

motivazioni, e comunque non sempre sono distinguibili con certezza e comprensibili, talvolta suscitano sospetto e diffidenza.

Colui che viaggia per un fine legittimo e un tempo circoscritto è colui che gode in patria di una sicura condizione economica e non ha bisogno di fuggire i creditori o di andare in cerca di un'occupazione; è anche colui che vanta una reputazione immacolata e una posizione al sicuro da ogni insidia politica: in altre parole non è un esule ribelle, né un eretico, né un violatore delle leggi morali o secolari.

Una dimensione quasi quotidiana del viaggio, un orizzonte più limitato nelle aspirazioni ma non per questo meno ampio nelle coordinate geografiche, contraddistinguono il viaggiatore comune. A questa «normalità» dell'andare corrispondono due atteggiamenti complementari di fronte alla natura osservata: il senso di stupore per paesaggi sconosciuti e insolite realtà geografiche, ma anche il sentimento dell'abitudine di chi compie percorsi pure lunghissimi, in maniera reiterata, con assoluta mancanza di meraviglia e nessuna sensazione di stare facendo qualcosa di straordinario per i tempi.

Non si tratta però di contrapporre semplicemente o meglio di sovrapporre un quadro di animazione a una rappresentazione di fissità, quanto piuttosto di cogliere un dato essenziale della società medievale: la coesistenza di antitesi

fortissime che si rafforzano vicendevolmente. È un mondo, quello medievale, che si fonda economicamente sulla terra, sulla stabilità, su strutture agrarie e tradizioni agricole conservative; eppure il commercio, anche a lunga distanza, non viene mai meno ed anzi, nell'alto Medioevo, il periodo di minor volume degli scambi, sono gli uomini-mercanti a viaggiare di più con le proprie merci. Le perfezionate tecniche commerciali, la rete fissa di filiali e di fondaci, i migliorati mezzi di trasporto e la sicurezza delle piazze permetteranno agli uomini d'affari del basso e tardo Medioevo di diventare un po' più sedentari.

Politicamente rinserrato entro confini ogni volta fermamente limitanti, l'Occidente medievale è un mondo lacerato nelle sue chiusure dalle continue irruzioni di popoli. La sua integrità è violata dalle genti «barbare» che infieriscono sul languente impero romano, dai saraceni «infedeli», dai «crudeli» normanni, dai «mostruosi» ungari, dai tartari «infernali»: ogni volta la drammatica rottura delle barriere spalanca nuove prospettive, apre le porte di nuovi mondi da cui scaturiscono esseri «altri».

La società medievale è anche istituzionalmente assestata in strutture assai rigide e isolanti, che però richiedono il continuo movimento di uomini: re, principi, signori, vescovi si spostano da un feudo all'altro, da una capitale del regno all'altra, da una sede vescovile alla sede di un sinodo o di

un concilio; gli amministratori seguono questa sorta di corti itineranti, insieme a servitori di ogni genere, ai soldati, agli artigiani, alle dame. Così si amministra la giustizia, si sorvegliano le rendite, si organizzano le campagne militari, si discutono gli affari ecclesiastici, si curano le proprietà, si vigila sui sudditi, sui dipendenti, sui fedeli. Un'intensa attività diplomatica è svolta da ambasciatori che sfidano ogni giorno i pericoli, i disagi e le intemperie e spesso anche la sorte per intessere una ragnatela di rapporti e di alleanze, per conoscere, farsi conoscere, scongiurare un attacco; corrieri e messi viaggiano quotidianamente in ogni direzione. Alla chiusura, alla mancanza di flessibilità, alla delimitazione stretta di quelle istituzioni sembra quasi fare da contrappeso il frenetico agitarsi delle persone coinvolte o protagoniste della gestione politica.

In ambito religioso non è meno contraddittoria la mobilità. Quel fenomeno di grandissima portata che fu la fondazione dei monasteri in tutta Europa, fossero essi benedettini, cluniacensi, cistercensi, si accompagnò a un ideale monastico di immobilità, di sedentarietà, di autosufficienza; eppure non vi è quasi monaco che non si metta in marcia per dare il proprio contributo alla costruzione di altre sedi, per convertire i pagani, per spostarsi da una «casa» all'altra, per studiare o semplicemente per una sorta di pellegrinaggio spirituale. Fino ad arrivare al XIII secolo, alla costituzione degli ordini

mendicanti che del viaggiare fanno una regola e i cui rappresentanti sono fra i primi a raggiungere le contrade del lontano Oriente, ma che proprio per questo si attirano la diffidenza e il biasimo delle gerarchie ecclesiastiche che non possono mettere in discussione il principio della stabilità.

In tutta la tradizione del pellegrinaggio è poi presente una tensione conflittuale tra l'azione fisica e lo scopo spirituale. Ogni pellegrinaggio era un viaggio simbolico verso la Gerusalemme celeste, ma necessariamente era anche un viaggio reale, fisico, capace di indurre in tentazione nonostante le esortazioni dei padri e dei predicatori: la tentazione della «curiosità».

Lo stesso sapere dell'uomo medievale si nutre di un'ambivalenza. Esso rimane ancorato alle conoscenze e ai pregiudizi della tradizione classica, cui aggiunge regole e leggi imposte dalle Sacre Scritture, ma si arricchisce al contempo di conoscenze empiriche che il più delle volte mal si adattano al substrato teorico. Spesso anzi lo negano. Alla difficoltà di conciliazione dei due estremi, cognizioni teoriche e riscontri empirici, si deve se talora nelle opere di filosofi, uomini di cultura, scienziati, missionari, viaggiatori la realtà è negata.

Mobilitas/immobilitas, *stabilitas loci/peregrinatio*, viaggio fisico/viaggio spirituale, curiosità/devozione sono le antitesi, in apparenza inconciliabili, che hanno segnato profondamente il

pensiero religioso medievale e la coscienza sociale laica. Una costante aspirazione alla stabilità come valore assoluto, l'ignoranza sostanziale del mondo, di cosa c'è oltre un limite, spesso poco distante dal muro della propria abitazione, la povertà dei mezzi tecnici a disposizione, la consapevolezza dei disagi, delle fatiche, dei pericoli, della lunghezza dei viaggi, non incrinarono mai nell'uomo medievale la determinazione ad andare.

Le pagine che seguono sono un tentativo di osservare la gente del Medioevo in cammino, di immaginarla mentre attraversa paesi e continenti e guarda, vede, interroga, apprende; di ricostruirne i percorsi, le fatiche, le paure, le emozioni. Quindi esse non riguardano il viaggio come fenomeno storico, letterario, antropologico, ma gli uomini che si spostano e che nel loro spostarsi, in un ambito circoscritto o ampio, conoscono e noi con loro.

---

[1] È noto che il serpente è diversamente considerato presso popoli di differente cultura e religione. Incarnazione del male per i cristiani, diventa per altri culti simbolo di fecondità o di vitalità.

[2] *Viaggio del beato Odorico da Pordenone*, a cura di G. Pullè, Milano, Alpes, 1931, p. 178. Cfr. l'edizione più recente: *Memoriale toscano. Viaggio in India e Cina di Odorico da Pordenone*, a cura di L. Monaco, Alessandria, Edizioni dell'Orso, 1990. Nato intorno al 1256 ed entrato giovanissimo nell'ordine francescano, Odorico partì da Padova diretto in Asia a predicare la fede cristiana, secondo alcuni nel 1314, secondo altri nel 1318, per fare ritorno nel 1330. Il racconto del viaggio che lo portò attraverso Costantinopoli, il mar Nero, Trebisonda, Tabriz, la Persia occidentale, l'odierno Iraq, Ormuz, lungo le coste dell'India occidentale e meridionale fino a Ceylon e

poi nelle isole malesi, in Indocina e infine in Cina, dove soggiornò tre anni alla corte dell'imperatore mongolo Yesun Timur nella città di Pechino, fu dettato a un confratello nel maggio dello stesso anno 1330, a Padova, pochi mesi prima della morte, avvenuta il 14 gennaio 1331.

Parte prima. Andare per il mondo

Capitolo primo

Il viaggio come idea

Il viaggio per l'uomo medievale non è mai un viaggio «ozioso», il cui unico scopo sia rappresentato dal piacere, dallo svago, dal moderno concetto di passatempo e di vacanza. Ci si muove per una meta precisa, sospinti da un impulso spirituale, da un'esigenza economica, da una caratteristica strutturale del proprio lavoro. Ma possiamo allora chiamare viaggio questo spostamento da un luogo all'altro richiamati solo da un'esigenza pratica, contingente? E non è dunque anche la migrazione una sorta di viaggio, talora circolare, con un ritorno al punto di partenza, talora come un pellegrinaggio senza rientro nei luoghi d'origine, un'esplorazione il cui approdo sarà definitivo? E non è forse vero che il viaggio stesso, in sé e per sé, la sua relativa facilità, la conoscenza dei percorsi potrà influenzare il movimento? Diventa difficile, in un mondo in cui non si viaggia, se non molto raramente, per diletto o per desiderio puro di avventura, distinguere il viaggio dallo spostamento e dalla migrazione. In questi casi il viaggio rappresenterebbe solo un segmento del fenomeno, che unisce i due punti di

partenza e di arrivo. Ed è arduo, anche in virtù di queste ragioni, estrapolare una dimensione concettuale del viaggio, ricostruire sulla base delle esperienze e delle testimonianze del passato un'astrazione del significato, formulare delle categorie. Molto di rado le fonti ci illuminano direttamente a questo proposito e quando lo fanno non è quasi mai per analizzare un fenomeno collettivo, bensì per riferire un elemento personale.

Un desiderio di conoscenza del proprio paese sembra essere alla base degli spostamenti di molti giovani. Essi uniscono alla curiosità umana l'esigenza di apprendimento e di preparazione tecnica, qualunque sia il campo della loro attività. Per la gioventù il viaggio assume un significato di iniziazione alla vita, alla formazione e al ruolo professionale. In alcuni documenti francesi del XV secolo tali motivazioni sono nitidamente espresse. Nel 1425 un calzaiuolo, Guillemin Le Clerc, racconta di aver lasciato Parigi a soli dodici anni di età per poter «assieme ad altri ragazzi e compagni vedere il paese». Ad ogni sosta, Sully-sur-Loire, Orléans, Avignone, Ginevra, si accompagna un periodo di lavoro. Si imparano tecniche diverse o ci si consolida in quelle conosciute, si osservano la moda e i materiali. A diciassette anni era partito invece un giovane sarto originario della Borgogna «per conoscere il paese come è abitudine dei giovani», fermandosi spesso lungo un itinerario che lo aveva condotto a Parigi[1]. Nelle avventure di

un giovane fiorentino appena ventenne negli anni Settanta del Trecento, Bonaccorso Pitti, si condensa il significato di una vita errabonda in cui l'imperativo di «andare per lo mondo» acquista un valore scisso da ogni considerazione pratica e da ogni finalità secondaria. «Essendo io giovane e sanza alcuno avviamento e desiderando d'andare per lo mondo», racconta Bonaccorso come preludio alla descrizione minuziosa dei suoi numerosissimi viaggi e come giustificazione di quella spinta a saltare a cavallo e avventurarsi sulle strade d'Europa che non lo abbandonerà per tutta la vita, anche quando da un pezzo saranno venuti meno lo spirito d'avventura, il desiderio di cose nuove, l'impazienza della gioventù e l'irrequietezza di chi, nonostante una famiglia importante alle spalle o forse proprio per questo, non è avviato a una carriera precisa e non sa ancora quale futuro lavorativo ritagliarsi[2].

L'esatto opposto di questo viaggiatore instancabile possiamo rintracciare, sempre attraverso i suoi stessi ricordi, nella figura di un notaio sedentario, ser Vanni Stefani, che la Signoria fiorentina gli collocò assai poco opportunamente accanto durante una missione a Parigi del luglio 1396. Incaricato unicamente di rogare gli atti della possibile, auspicata alleanza del re di Francia Carlo VI contro il nemico milanese Giangaleazzo Visconti, il povero notaio non solo non era abituato a cavalcare ma mai era uscito da

Firenze; cosicché se il Pitti si lamenta di aver fatto «una grande fatica a conducerlo a Parigi», è a stento immaginabile quale strazio abbia potuto rappresentare per un uomo che non aveva mai varcato, si può dire, la cerchia delle mura avventurarsi lungo percorsi malagevoli, su per sentieri e passi alpini, in un paese straniero per lingua e per costumi. Quello stesso percorso con le sue varianti il Pitti lo considerava ormai familiare, qualcosa poco più di una routine avendolo compiuto tante volte, in tutte le stagioni, con tutti i climi[3]. I due uomini sembrano in un certo senso incarnare individualmente i due volti della società medievale, così come la mobilità esasperata che si riscontra in collettività pur sedentarie appare come l'altra faccia del modello, quella nascosta, quella eccezionale. Ma a ben guardare eccezionale non è. Persino in ambiente rurale, presso quei ceti sociali contadini più tradizionalmente sedentari, in quanto legati alle attività agricole, alla terra, alla propria dimora sui campi o nel villaggio, limitati nei loro orizzonti da confini ravvicinati, il movimento è abituale. I contadini percorrono ogni giorno distanze anche lunghe per raggiungere i luoghi di lavoro, frequentano i mercati, prestano opere stagionali in zone spesso lontane dalle loro residenze, si spostano da un villaggio all'altro, da un territorio all'altro, nei momenti di difficoltà si arruolano come soldati mercenari, viaggiano e combattono per far ritorno poi alla loro terra[4].

Sulla circolazione degli uomini delle campagne e delle montagne nell'area del Mediterraneo, in contrasto stridente con l'immagine stereotipata della stabilità e della fissità contadina, ha scritto pagine molto belle Fernand Braudel:

> Talora il montanaro discende con le greggi, ed è uno dei due momenti della transumanza; talora va a stabilirsi in pianura, nel pieno dei lavori di mietitura, ed è un'emigrazione stagionale abbastanza frequente e assai più intensa di quanto solitamente si pensi; Savoiardi in marcia verso il basso Rodano, Catalani assunti per la mietitura vicino a Barcellona, persino Corsi che, nel secolo XV, raggiungono ogni estate la Maremma toscana [...] Le medesime osservazioni ancor più fitte e più vivaci se si considerano le pianure della Linguadoca e l'immigrazione ininterrotta che verso di essa scende dal Nord, dal Delfinato e più ancora dal Massiccio centrale, Rouergue, Limousin, Auvergne, Vivarais, Velay, Cevenne [...] Questa corrente sommerge la bassa Linguadoca, ma la oltrepassa regolarmente in direzione della ricca Spagna. Si ricostituisce ogni anno, quasi ogni giorno, il corteo di contadini senza terra, di artigiani senza lavoro, di giornalieri agricoli venuti per la mietitura, la vendemmia o la trebbiatura, di sbandati, di pezzenti, di preti ambulanti, di girovaghi e suonatori, e infine di pastori con le loro grosse greggi [...] La fame montanara è la grande motrice di queste discese[5].

Certo alcuni di questi sono microspostamenti in un ambiente familiare oppure costituiscono, se il raggio si allarga, itinerari ripetitivi, «viaggi» lungo le strade e i pascoli e i campi dell'esperienza e dell'abitudine. Ognuno di questi è un viaggio di cui non abbiamo più memoria, di cui allora non si ebbe forse consapevolezza: quel mettersi in moto e andare, oltre l'ultima casa del villaggio, oltre il

giogo dei monti, oltre l'orizzonte del mare, forse del viaggio non aveva il sapore. Ma certamente gli spostamenti in terre esotiche e lontane dovevano rappresentare un'esperienza percepibile come singolare. I resoconti di viaggio ci offrono talora anche l'immagine di società cosmopolite. Così racconta Guglielmo di Rubruck. Nel regno dei tartari gli capitò di incontrare personaggi di ogni genere: un eremita di Gerusalemme, russi, armeni e georgiani deportati, altri dall'Ungheria, minatori e armaioli tedeschi, una donna di Metz, un orafo di Parigi, un inglese. Così testimonia Ibn Battuta. In India si trovò di fronte un giurista di Mogadiscio, che aveva vissuto alla Mecca e a Medina ed era stato in India e in Cina; in Cina conobbe un uomo di Ceuta il cui fratello avrà occasione di trovare addirittura sul Niger[6].

Viaggiare è sradicarsi dal proprio mondo, dalle cose di tutti i giorni, dalle abitudini di vita, spesso dagli affetti. Colui che affronta la via, il «viandante», esce dall'ordine della conoscenza ed entra nel disordine dell'estraniamento. Mano a mano che si allontana dai suoi luoghi i paesaggi diventano meno familiari, la gente sconosciuta, la lingua difficile da comprendere. Maggiore è la lontananza, maggiore l'alienazione: alla fine del suo viaggio il *peregrinus* è ormai l'*alienus*, lo straniero, il forestiero[7]. La natura del viandante come forestiero suscita sempre diffidenza nel corso del Medioevo anche se con alcune differenze

importanti. Nell'alto Medioevo, un paesaggio con insediamenti rarefatti, minore circolazione di uomini e minore conoscenza del mondo abitato, il forestiero è qualcuno estraneo alla piccola comunità, non necessariamente minaccioso, ma altro, sconosciuto, misterioso. Nel basso Medioevo a questa immagine si aggiungono connotazioni peggiorative: il forestiero può essere il nemico, il criminale, il propagatore di epidemie. Il sospetto è accresciuto dall'aumento del tasso di criminalità nelle società tardomedievali e dal flusso di presenze girovaghe da uno stato all'altro in cerca di immunità: sono i briganti, un tempo abitatori delle solitudini e delle foreste, che battono invece le strade della civiltà e per nascondere la loro natura simulano di essere ciò che non sono ma che è comunemente accettato in riferimento allo stereotipo del viaggiatore: il (falso) pellegrino, il (falso) chierico, il (falso) studente.

È anche per questo che il viaggio medievale non può essere un viaggio ozioso, non è un viaggio di evasione: esso è ispirato, guidato, finalizzato a uno scopo. Così il viaggiatore legittima il proprio andare. Lo rende accettabile per tutti coloro che incontra sulla sua strada. Ma proprio in quanto possiede simili caratteristiche il viaggio medievale partecipa di fenomeni diversi, stabilisce punti di contatto con aree indagabili a diverso titolo: i pellegrinaggi, i movimenti migratori, la mobilità sociale, le colonizzazioni, le missioni di

evangelizzazione, le esplorazioni si distinguono certo per caratteristiche complesse che esulano dalla tipologia in senso stretto del viaggio. Eppure tutti sono riconducibili a uno spostamento dal luogo di residenza, temporaneo, occasionale, ricorrente, permanente. Del fenomeno più ampio il viaggio è solo un segmento, rimasto per lo più ignorato perché chi migra da un luogo all'altro, per esempio, non ha consapevolezza se non del punto di partenza e di quello di arrivo.

Il viaggio medievale è essenzialmente spostamento nella sua dimensione materiale; in una dimensione simbolica, come metafora della vita umana, esso è il passaggio attraverso l'esistenza verso la Gerusalemme celeste, il regno dei cieli. Le tentazioni esterne sono gli ostacoli posti lungo il cammino a insidiare il raggiungimento della meta. Contro questi nemici combatte il credente per continuare a procedere nel suo itinerario spirituale, come il viaggiatore nel suo cammino reale affronta la fatica e i disagi, le calamità naturali e le insidie degli uomini. Solo molto più tardi, nell'Ottocento, l'idea del viaggio-pellegrinaggio verrà interiorizzata: è un viaggio dentro di sé, alla ricerca di se stesso e in cui l'antagonista è la propria identità, quello che il viaggiatore immobile del XIX secolo compie[8]. La Gerusalemme celeste non è più la meta agognata come la Gerusalemme terrena non è più l'approdo lontano dei pellegrini provenienti da ogni parte

d'Europa. La concezione del viaggio come percorso obbligato di istruzione e di affinamento culturale non si è ancora affacciata all'orizzonte mentale delle genti medievali. Non ci sono itinerari segnati per giovani di elevata condizione o di elevata spiritualità, che le bellezze artistiche, le tradizioni illustri, la vitalità e l'originalità degli ambienti culturali aiutano a costellare di tappe obbligatorie.

Nel VI secolo il monaco e santo irlandese Brandano parte due volte alla ricerca del Paradiso terrestre e nel secondo di questi viaggi durati anni lo trova. Il mito ha trasfigurato la vita e le azioni di questo religioso, immaginandolo, alla testa dei suoi confratelli, alla ricerca dell'Eden, mentre egli navigava, partito dalla natia Clonfert, una terra lontana dal mare, verso le coste delle isole Fær Øer, dell'Islanda, della Groenlandia e forse persino verso quel paese che si sarebbe chiamato America, ben prima dei vichinghi o di Cristoforo Colombo. Un fatto è certo: qualunque sia lo scopo dichiarato, la motivazione addotta per la partenza e riferita dalle leggendarie biografie dei santi, i monaci irlandesi del VI e VII secolo furono viaggiatori instancabili e formidabili esploratori delle acque intorno a Irlanda e Britannia e alla costellazione di isole circostanti. L'impulso al pellegrinaggio spirituale di tipo eremitico-ascetico, la ricerca del cammino esplorativo come conoscenza della natura-ambiente creata da Dio, senza confini con i regni celesti, e della natura-uomo come indagine

sulla propria anima, arricchivano di molteplici e complesse motivazioni la realtà materiale degli spostamenti fisici dei monaci[9].

L'ardore della conoscenza, quel desiderio sottile come un languore ma inestinguibile, che consuma i veri appassionati del sapere se non possono appagare la propria ricerca di verità, spinsero al viaggio nel 991 il benedettino Richero di Reims, un viaggio di poco conto se si pensa alle esplorazioni dei religiosi irlandesi, ma pur sempre una distanza di 250 chilometri circa, quella che separava Reims appunto da Chartres, più o meno, in termini di tempo, una settimana di cammino a cavallo. Il viaggio di Richero è affannoso: il terrore per una tempesta notturna, le difficoltà incontrate nel varcare un ponte semidiroccato, l'ansia continua nell'attraversare contrade ostili non solo a causa dei briganti ma in ragione di una nobiltà riottosa, violenta, per nulla rispettosa delle leggi, lo sfiniscono, rendono il suo cammino un tormento. Ma nessun tormento trascorso può avvelenare la dolcezza della lettura degli *Aforismi* di Ippocrate di Cos, nella biblioteca del duomo di Chartres, una volta che Richero è giunto a destinazione, e non bastando gli *Aforismi* a placare la sua sete di conoscenza della medicina, anche il manoscritto *Della concordanza di Ippocrate, Galeno e Suran*[10].

Nel caso di Richero il viaggio è concepito strumentalmente come l'unico modo per raggiungere un oggetto fisico, il manoscritto delle

opere di Ippocrate, irraggiungibile in altra forma e, nella sua veste immateriale, nozioni di scienza in grado di accrescere la propria erudizione e di fornire risposte ai propri interrogativi. «In un periodo nel quale riflettevo molto e spesso sullo studio delle arti liberali e pensavo che avrei volentieri conosciuto il pensiero di Ippocrate di Cos», scrive Richero, confessando un interesse e un'attenzione già predisposta all'invito che gli verrà rivolto dal chierico Heribrand di Chartres, un invito alla lettura. Non un vero e proprio viaggio d'istruzione, ma un viaggio per il piacere di leggere un'opera rara, un manoscritto non ancora copiato e non disponibile nella biblioteca del proprio monastero[11].

Lunghi viaggi a scopo di studio talvolta si sovrammettono a dichiarate intenzioni di pellegrinaggio. Cipro, Asia Minore, Palestina, Siria, Arabia, Egitto, Armenia, Georgia, Mesopotamia sono i luoghi lontani in cui si mossero in occasioni diverse il padovano frate Fidenzio e il veneziano Marin Sanudo. Entrambi erano o si sentivano in missione, una missione a metà tra lo spionaggio politico e l'opera di evangelizzazione. La consapevolezza che li guidava nel viaggio era infatti la volontà di far conoscere le condizioni del dominio di quei paesi e la situazione topografica per facilitare l'avvio delle operazioni navali e militari destinate al recupero della Terrasanta[12]. Anche al viaggio compiuto da Anselmo Adorno in

Terrasanta è stata attribuita analoga intenzione. Un viaggio organizzato fin dal momento della partenza in modo inusuale, ma proclamato come pellegrinaggio devoto. La partenza in pieno inverno da Bruges, l'itinerario percorso al di fuori di ogni rotta consueta per la Terrasanta, la stesura del diario di viaggio in forma compiuta solo sei mesi dopo il ritorno a cura del figlio Jean, sulla base degli appunti presi sotto la vigile direzione del padre, la dedica del resoconto al re di Scozia hanno avvalorato l'ipotesi che non si sia trattato di un pellegrinaggio ma di una missione di carattere ricognitivo, per esplorare la possibilità di una crociata armata contro i turchi[13].

Per ognuno di costoro il viaggio assumeva un valore e un significato diversi: mutava lo scopo, la consapevolezza, mutavano le strutture materiali ed anche il modo di andare, di osservare, di mettersi in relazione con il mondo circostante. Filippo l'Ardito, duca di Borgogna, era un viaggiatore instancabile e veloce. I suoi domini, che si estendevano dalla Borgogna ai Paesi Bassi, lo costringevano a spostamenti continui per l'esercizio del potere e della propria funzione. Si muoveva con abilità e con sicurezza in luoghi che gli erano familiari e in cui gli era facile organizzare cambi di cavalli e soste notturne. Il 25 giugno 1368, balzato a cavallo subito dopo pranzo, lasciò Parigi per Digione, che raggiunse dopo sei giornate e mezzo di cammino, percorrendo una media di 29

miglia giornaliere[14]. Nell'aprile del 1364 aveva fatto di meglio, cavalcando in cinque giorni e mezzo la stessa distanza a una media di 36 miglia al giorno. Per il duca il viaggio non assumeva alcuna valenza spirituale né intellettuale; egli non lo intendeva come una missione religiosa o esplorativa, né come un cammino alla ricerca di sé. Le insidie e l'insicurezza politica consigliavano misure di prudenza e una sorveglianza di persona; il frazionamento territoriale dei vasti possessi richiedeva spostamenti rapidi e frequenti per assicurare la presenza, per garantire fisicamente l'autorità del signore.

Tutti gli ingredienti dell'avventura, della sfida amorosa di sapore cortese sono invece nell'idea e nella realtà del viaggio compiuto da Bonaccorso Pitti nel 1377. A ventitré anni si è disposti a molto per amore, soprattutto a raccogliere una provocazione lanciata dalla donna cui si è appena affidato il proprio cuore: «Io sono del tutto vostro e a voi mi raccomando». Con queste parole il Pitti dichiara di essersi rivolto a monna Gemma, figlia di Giovanni Tedaldini e vedova di Iacopo di messer Rinieri Cavicciuoli. «E se tu se' mio, ubbidirestimi s'io ti comdandasse?», aveva risposto ridendo la donna. «Provatelo e comandate», sollecitava Bonaccorso. Ed ella ancora «rispose e disse: Or va per mio amore a Roma», credendo di imporre al suo giovane spasimante una prova impossibile. Lo stato di guerra tra Firenze e Roma trasformava un

viaggio semplice in una spedizione rischiosa e poteva mutare in tragedia una bravata. Ma siano la passione o l'irrequietezza del suo temperamento o il bisogno di raccogliere la sfida a sospingerlo verso il pericolo, il fatto è che Bonaccorso si ferma a riflettere solo una serata dopo quella dichiarazione e il giorno dopo, di nascosto dai suoi familiari, si mette sulla strada di Roma. Un mese di lontananza da casa gli costa l'avventura, compiuta in segreto con la complicità di molti, lungo percorsi tortuosi affrontati di notte per meglio sfuggire alle truppe del papa e al ritorno a Firenze lo attende la delusione di una gentildonna che si fa beffe di lui[15]. Il valore del viaggio riposa in questo caso sugli elementi di rischio, di sfida e di gioco di seduzione, come peregrinare cavalleresco, come gara a superare gli ostacoli per conquistare i favori della dama, come torneo a vincere gli avversari, anche se qui si tratta di eludere i nemici.

L'idea del viaggio è qualcosa che muta nel tempo e a seconda dello scopo. Al di là dei viaggi per lavoro, compiuti da «professionisti» della strada, c'è un tipo di viaggio le cui caratteristiche sono ben decifrabili e abbastanza note: il viaggio a scopo devozionale, il pellegrinaggio religioso. Quest'ultimo incarna la concezione spirituale del viaggio. Esso rappresenta una delle più importanti istituzioni della cultura medievale, anzi, per meglio dire, era parte di un complesso di istituzioni che includeva le crociate, il culto dei santi, la ricerca

delle indulgenze, la venerazione delle reliquie e l'implorazione del miracolo[16]. Sono motivi spirituali quelli che sostanziano il pellegrinaggio. Si parte per entrare in comunione con la divinità e per ascendere un gradino sulla scala della salvezza. Dunque l'intenzione manifesta del pellegrino è un'intenzione religiosa: un atto di penitenza, un voto di ringraziamento, un gesto di devozione che si ritiene significativo nel personale processo di purificazione e di arricchimento morale. La visita ai luoghi santi, la Terrasanta in particolare e Gerusalemme sopra tutti gli altri, per essere illuminati dalla grazia divina, per meglio agire la propria penitenza, per ottenere un ricordo o una reliquia, che proteggeranno nel corso della vita terrena e aiuteranno a preservare dal peccato, è un viaggio speciale, compiuto spesso una sola volta durante un'esistenza, con la ritualità e la sacralità che le intenzioni richiedono. Ma le intenzioni non sono sempre così pure o così limpidamente legate all'afflato religioso. Al pellegrinaggio si può ricorrere per sfuggire alle tasse, ai debiti o ai rigori della legge. La pena stessa, inflitta dopo un giudizio di colpevolezza, può essere commutata nell'obbligo del viaggio edificante, che ha così un fine duplice di redenzione, del peccatore e del colpevole[17].

Il pellegrinaggio dei primi secoli del Medioevo riassume in sé caratteristiche più spiccatamente ascetiche, che lo elevano al di là di ogni concezione comune del tempo e al di là di ogni esigenza o

realtà materiale, in un atteggiamento di *contemptus mundi* e di volontario allontanamento dalla società profana. In seguito si verifica un cambiamento profondo nella natura stessa del pellegrinaggio. Pur rimanendo intatte devozione e spiritualità (si presume), si affacciano con maggiore evidenza altri motivi: il desiderio di informazione e di conoscenza, la curiosità per i paesi esotici d'Oriente o per i luoghi della tradizione odeporica greca e latina, perfino il gusto del viaggio per vedere cose «strane» perché «straniere» o il senso dell'avventura intervengono a moltiplicare le antiche e più lineari idee ispiratrici. Il pellegrinaggio rimane la meta finale del viaggio, ma il viaggio in sé assume una valenza più mondana, le caratteristiche di un'esplorazione di orizzonti altrimenti sconosciuti. La diffusione del modello provoca l'imitazione, quasi la creazione di una moda: in un momento di esaltazione si pronuncia un voto di pellegrinaggio come una sfida, come una gara. È una concezione aristocratica, questa, del pellegrinaggio, dell'andare cavalleresco verso le terre che hanno visto i crociati in armi, lungo i percorsi dei cavalieri per ricreare il viaggio mistico-avventuroso. Ma un desiderio di cose nuove, diverse si affaccia anche nei pellegrinaggi dei più: l'ispirazione religiosa è affiancata da un'emozione tutta umana fatta di curiosità e di voglia di conoscere.

Alla realtà di un fenomeno in crescita lungo i secoli del Medioevo si accompagna quasi con uguale costanza una polemica antipellegrinaggio che ha le sue radici nelle opere degli stessi Padri della Chiesa del IV-V secolo e che si ripropone con rinnovate argomentazioni fra Tre e Quattrocento. La condanna dell'esperienza del pellegrinaggio, legata alla diffidenza nei confronti del viaggio stesso, dei rischi morali e materiali che esso presentava, e alla cautela con cui sembrava consigliabile procedere in materia di reliquie e di indulgenze, faceva risultare di gran lunga preferibile il pellegrinaggio interiore raggiungibile con la meditazione[18].

Paradossalmente c'è chi non si muove dalla propria terra, dalla propria dimora e finge il viaggio come un semplice gioco della mente, assecondando inventiva e fantasia ma insieme un desiderio di erudizione. Il componimento, le carte scritte nel raccoglimento dello scrittoio o della stanza, mentre lo sguardo crea la lontananza oltre le pareti, sono l'occasione e il pretesto per mescolare nozioni acquisite, opere di altri autori, leggende, tradizioni orali. Su tutto l'impronta originale dello scrittore, il sigillo impresso dalla sua fantasia, dalla sua capacità di selezione e di raccolta delle notizie, ma su tutto anche la volontà di convincere il pubblico della veridicità del viaggio. Un viaggio finto a pretesto di un'opera letteraria, un viaggio vero quello che si vuole

presentare ai lettori. Da Beda a Petrarca la linea della narrazione corre sul filo del ricordo, sullo studio, sul racconto, sull'abilità fantastica. Il Venerabile Beda scrive il suo *De locis sanctis* tra il 702 e il 703 basandosi soprattutto sulla tradizione erudita, senza mai visitare Gerusalemme se non forse con il desiderio[19]. L'anonimo francescano andaluso che probabilmente scrisse nella prima metà del Trecento il *Libro del conoscimiento* compie il suo viaggio immaginario attraverso il Portogallo, la Norvegia e l'Inghilterra, prima di «inventare» un caso che lo conduca ancora più lontano, in giro per il mondo, a circumnavigare l'Africa, traversare l'Asia, la Russia, il Mediterraneo. Per la ricchezza delle informazioni, la precisione dei dettagli, la chiarezza della descrizione il libro trasse in inganno gli uomini del suo tempo e fu ritenuto un resoconto autentico[20].

Anche l'opera di Jean de Mandeville aveva goduto a lungo fama di narrazione veritiera, di fedele relazione del viaggio di un cavaliere inglese, prima in pellegrinaggio in Terrasanta e poi, attraverso i paesi musulmani, verso l'India, la Cina mongola e l'Asia interna, le regioni più remote ed estranee per un occidentale. La finzione è qui un'operazione storico-letteraria complessa in cui l'autore si presenta con ingannevole precisione di particolari nel prologo stesso. Un cavaliere inglese che ha percorso tutto il mondo conosciuto, che scrive in lingua romanza (anglo-francese) con l'esplicito

intento di farsi comprendere da chiunque, che redige la sua opera nel 1356 o 1357 e viene tradotto in nove lingue, eppure a distanza di secoli il personaggio non diventava meno misterioso e i suoi viaggi più certi. Si trattava davvero del cavaliere inglese Jean de Mandeville o non piuttosto del medico di Liegi Jean de Bourgogne; e chiunque dei due fosse, aveva viaggiato poco, molto o niente? Il libro è davvero ironico allo stesso modo in cui il viaggio è eccentrico, iperbolico, forse inventato? Ma il libro di Mandeville, come del resto quelli dei suoi colleghi-inventori passati o a venire, più che un resoconto di viaggio è una *Immagine* del mondo, rinnovata, costruita a partire da fonti spesso molto recenti, vicine a chi scrive. Per la prima parte del suo testo Jean de Mandeville ne utilizza almeno uno importante, il *Liber de quibusdam ultramarinis partibus* del domenicano tedesco Wilhelm von Boldensele, che è andato in Terrasanta nel 1332-33 e ha completato il suo libro nel 1337[21]. Per la stesura della seconda parte si serve di Odorico da Pordenone, anch'egli viaggiatore poco lontano nel tempo, nel primo ventennio del Trecento, e insieme di Vincenzo di Beauvais, di Jacques de Vitry e di tutto il materiale che la scienza antica e medievale aveva potuto accumulare sulla Terrasanta e il Vicino Oriente, sull'Asia e sulle favolose isole dell'oceano Indiano[22].

Una copia di quest'opera, a riprova della sua fama, fu donata a Valentina Visconti in occasione delle nozze con Louis conte di Valois e in seguito duca d'Orléans. Il codice, magnificamente miniato e rilegato, passò le Alpi con la giovane e fece parte della biblioteca del castello di Blois, ma si smarrì in Francia molto presto.

L'*Itinerario in Terra Santa* di Francesco Petrarca si colloca in maniera più diretta nel filone della letteratura d'occasione: invitato nella primavera del 1358, durante il suo soggiorno a Milano presso la corte viscontea, ad unirsi a un pellegrinaggio in Terrasanta, il Petrarca aveva declinato l'invito, ma accettato di comporre una sorta di programma di viaggio con cui accompagnare idealmente i partenti[23]. Una piccola summa di erudizione, studiata sulle scritture antiche, sacre e profane, un itinerario pensato nella propria camera, immaginato e seguito sulle carte, una riflessione su luoghi conosciuti ma anche su curiosità inappagate, l'opera petrarchesca, pur nella trasparenza degli intenti, supera in certo modo il limite dello scritto d'occasione.

Sul resoconto del viaggio in Terrasanta compiuto, pare, nel 1416 da un tale Iacopo da Sanseverino gravano i sospetti della pura invenzione fantastica. Non tanto per la difficoltà di dare consistenza storica all'autore, quanto per la natura stessa dell'opera in cui il viaggio in Terrasanta è solo una piccola parte, quasi un pretesto, di una descrizione

molto più ampia, di un giro intorno al mondo. L'Africa, con la rappresentazione dei popoli che più colpiscono l'immaginazione, watussi e pigmei, l'Asia, la Grecia, l'Irlanda, la Boemia, l'Inghilterra, la Spagna appaiono come suscitati dalla fantasia, presi in prestito dalla mitologia greca, resuscitati dalle notizie geografiche degli scrittori alessandrini e romani[24].

Finzioni, allegorie, simbologie, elementi fantastici si mescolano a dati geografici reali nelle opere di tutti costoro che sono stati definiti da Jean Richard i «geografi in camera»[25]. Romanzi geografici, dunque, vere e proprie enciclopedie del sapere geografico in cui l'invenzione del viaggio sembra essere un espediente letterario per meglio catturare il lettore e guidarlo lungo l'esperienza cognitiva come attraverso un tracciato effettivamente percorso. L'idea del viaggio didascalico sostituisce la sostanza del viaggio reale e il viaggiatore finto costituisce la cassa di risonanza del viaggiatore vero. La costante è in questi casi anche la caratteristica distintiva, il segno di svelamento dell'«inganno» o, vale a dire, la dimensione dilatata del viaggio, quell'assumere ogni volta proporzioni di cammino ecumenico. Dietro alla «frode» c'è in realtà un lavoro da studioso, di chi padroneggia una quantità di argomenti scritti, organizza i materiali in forma originale e li presenta in modo fantasioso. Una summa del sapere, dell'erudizione di viaggio che

combina l'autorità di libri e guide con il comportamento del testimone oculare del pellegrino e dello scrittore di viaggi[26]. Ed essenzialmente come un libro di geografia pare che venga letto dai suoi contemporanei, con una curiosità indirizzata soprattutto verso la realtà fisica ed economica delle terre descritte, verso gli usi, i riti, le credenze, i costumi generali dei popoli incontrati[27]. Il fatto che non manchi, nella descrizione dei paesi, anche una produzione fantastica di leggende non inficia la validità dell'opera, bensì costituisce una prova tangibile dell'esistenza di un mondo duplicato per l'osservatore medievale, in cui all'universo fisico, si potrebbe dire, si sovrappone un universo simbolico. Se è possibile viaggiare incontro al Paradiso terrestre o al Regno delle Amazzoni o alle solitudini abitate dagli gnomi, è intuibile come lo spazio geografico non sia più soltanto tale, ma diventi insieme spazio religioso-mitologico[28]. La struttura del viaggio come struttura narrativa portante ha dunque una funzione allegorico-didascalica, che affonda le radici nell'idea stessa di pellegrinaggio, un pellegrinaggio incompiuto nei «falsi» resoconti sul piano della realtà ma perfettamente realizzato sul versante simbolico; è questo che rende possibile la compresenza dei due elementi, geografico e fantastico, nella rappresentazione del mondo[29]. I piani di lettura tendono così alla moltiplicazione. Al viaggio finto corrisponde anche una descrizione veritiera,

all'opera di erudizione si affianca un tessuto fantastico di leggende, lo schema del viaggio è insieme espediente letterario e costruzione simbolica come il pellegrinaggio alla volta della Gerusalemme terrena è espressione del peregrinare spirituale verso la Gerusalemme celeste e dunque rende in un certo senso vano il movimento reale, legittimando l'opera e le intenzioni degli scrittori a tavolino.

---

[1] B. Geremek, *I bassifondi di Parigi nel medioevo*, trad. it. Roma-Bari, Laterza, 1990, pp. 241-242 (ed. orig. 1972).

[2] Bonaccorso Pitti, *Ricordi*, in *Mercanti scrittori. Ricordi nella Firenze tra medioevo e rinascimento*, a cura di V. Branca, Milano, Rusconi, 1986, pp. 343-503, qui p. 365: i ricordi del fiorentino sono assai suggestivi come testimonianza di un'esistenza costruita sulla mancanza di stabilità, per quanto il Pitti non abbia mai abbandonato Firenze come terra di residenza. I suoi continui andirivieni denotano una eccezionale familiarità nella consuetudine con il viaggio.

[3] Il Pitti si era recato a Parigi nel 1380 e di nuovo nel settembre del 1382, nell'ottobre del 1385, nel settembre del 1388, nel 1392, nel 1394 e ancora, dopo il viaggio del 1396, all'inizio del 1397 e del 1407, e infine nel 1414. Spesso l'intervallo di tempo fra il ritorno e la partenza era brevissimo, considerando la durata del viaggio e del soggiorno. Non bisogna inoltre dimenticare che la capitale francese rappresenta solo una delle tante mete di viaggio del Pitti.

[4] Cfr. J. Dupaquier, *Macro-migrations en Europe*, in *Le migrazioni in Europa, secc. XIII-XVIII* (Atti delle Settimane di Studio, 3-8 maggio 1993), Firenze, Le Monnier, 1994, pp. 65-90.

[5] F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, trad. it. Torino, Einaudi, 1976, p. 32 (ed. orig. 1949).

[6] N. Ohler, *I viaggi nel Medio Evo*, trad. it. Milano, Garzanti, 1988, p. 348 (ed. orig. 1986). Il francescano Guglielmo, nato a Rubruck (o Rubrouck), un villaggio delle Fiandre francesi, era stato inviato dal re

di Francia Luigi IX presso i mongoli della Russia meridionale nel 1253. Abu 'Abd Allah Muhammad ibn Battuta, vissuto tra il 1304 e il 1368, compì numerosi viaggi dal nativo Marocco verso l'Egitto, la Palestina, la Siria, l'Iraq, la Persia, l'India, la Cina. Sui personaggi si veda anche J.-P. Roux, *Gli esploratori nel Medioevo*, trad. it. Milano, Garzanti, 1990 (ed. orig. 1985).

[7] Cfr. in proposito G.B. Ladner, *Homo viator: Medieval Ideas of Alienation and Order*, in «Speculum», 42, 1967, pp. 233-259.

[8] D.R. Howard, *Writers and Pilgrims: Medieval Pilgrimage Narratives and Their Posterity*, Berkeley-Los Angeles-London, University of California Press, 1980, pp. 7-8.

[9] I resoconti di viaggio degli irlandesi difficilmente si distinguono dalla forma letteraria degli *imrama*, il genere di saga marinaresca, di storia di navigazione diffuso fra VI e X secolo in Irlanda, e delle vite dei santi in cui sono inseriti. La biografia letteraria di Brandano, vissuto tra V e VI secolo (m. nel 577-8), comincia già a formarsi nel VII secolo e si arricchisce nel tempo. I principali testi di riferimento sono una *Vita S. Brendani* dell'inizio del IX secolo e una *Navigatio S. Brendani*, forse del X secolo. Cfr. *Navigatio Sancti Brendani. La navigazione di San Brandano*, a cura di M.A. Grignani, Milano, Bompiani, 1975 e *La navigazione di San Brandano*, a cura di E. Percivaldi, Rimini, Il Cerchio, 2008. Cfr. anche J.R.S. Phillips, *The Medieval Expansion of Europe*, Oxford, Oxford University Press, 1988, pp. 164-165.

[10] A. Borst, *Forme di vita nel Medioevo*, trad. it. Napoli, Guida, 1988, pp. 153-158 (ed. orig. 1986).

[11] *Ibidem*.

[12] G. Caraci, *Viaggi fra Venezia e il Levante fino al XIV secolo e relativa produzione cartografica*, in AA.VV., *Venezia e il Levante*, Firenze, Sansoni, 1973, pp. 147-184, in particolare p. 162; frate Fidenzio scrisse intorno al 1280 un *Liber recuperationis Terre sanctae* e Marin Sanudo il Vecchio un *Liber Secretorum fidelium Crucis* nel 1309.

[13] *Itinéraire d'Anselme Adorno en Terre Sainte (1470-71)*, a cura di J. Heers e G. de Groer, Paris, Cnrs, 1978; Heers è però incline a non considerarlo né «un libro di combattimento, né un resoconto di risorse militari o diplomatiche del nemico», anche se vi sono parecchie notizie sul regime politico e sull'amministrazione del regno di Tunisi e in Egitto: cfr. p. 7.

[14] M. Nice Boyer, *A day's journey in Medieval France*, in «Speculum», XXVI, 1951, pp. 597-608, in particolare p. 600.

[15] Bonaccorso Pitti, *Ricordi*, cit., p. 369.

[16] Il pellegrinaggio medievale è fenomeno di grande complessità su cui sono state scritte molte pagine. Ciò che interessa qui è essenzialmente il concetto-chiave, l'idea del viaggio a scopo religioso; ma sui molteplici aspetti che il pellegrinaggio ha rivestito si vedano: A. Brilli, *Gerusalemme, La Mecca, Roma. Storie di pellegrinaggi e di pellegrini*, Bologna, Il Mulino, 2014; F. Cardini, *Gerusalemme d'oro, di rame, di luce*, Milano, Il Saggiatore, 1991 e, dello stesso autore, *In Terrasanta. Pellegrini italiani tra Medioevo e prima età moderna*, Bologna, Il Mulino, 2002; J. Chelini e H. Branthomme, *Les chemins de Dieu. Histoire des pèlerinages chrétiens des origines à nos jours*, Paris, Hachette, 1982; G. Cherubini, *Santiago di Compostella. Il pellegrinaggio medievale*, Siena, Protagon, 1998 e *I pellegrini*, in *Viaggiare nel Medioevo*, Pisa, Pacini, 2000, pp. 537-566; A. Dupront, *Il sacro. Crociate e pellegrinaggi. Linguaggi e immagini*, trad. it. Torino, Bollati Boringhieri, 1993 (ed. orig. 1987); A. Grabois, *Les pèlerins occidentaux en Terre Sainte au Moyen Âge. Une minorité étrangère dans sa patrie spirituelle*, in «Studi Medievali», s. III, 30, 1989, pp. 15-48; L. Moulin, *Notes sur les pèlerinages medievaux*, in *Medioevo in cammino: l'Europa dei pellegrini* (Atti del Convegno di studi, 2-5 settembre 1987), Orta San Giulio, Comune di Orta San Giulio, 1989, pp. 47-60; R. Oursel, *Pellegrini nel medioevo. Gli uomini, le strade, i santuari*, trad. it. Milano, Jaca Book, 1979 (ed. orig. 1978); J. Sumption, *Monaci santuari pellegrini*, trad. it. Roma, Editori Riuniti, 1981 (ed. orig. 1975); L. Zanzi, *Metamorfosi dei pellegrinaggi dall'età medievale all'età moderna*, in *Medioevo in cammino*, cit., pp. 91-208. Una ricca bibliografia ragionata sull'argomento è fornita da L.K. Davidson e M. Dunn-Wood, *Pilgrimage in the Middle Ages. A Research Guide*, New York-London, Garland Publishing, 1993.

[17] Sul pellegrinaggio penitenziale cfr. Sumption, *Monaci santuari pellegrini*, cit., pp. 126-145.

[18] Su questo tema cfr. F. Cardini, *Viaggiar nel Trecento*, in G. Bartolini e F. Cardini, *Nel nome di Dio facemmo vela. Viaggio in Oriente di un pellegrino medievale*, Roma-Bari, Laterza, 1991, p. 7; A. Benevenuti Papi, «*In castro poenitentiae*». *Santità e società femminile nell'Italia medievale*, Roma, Herder, 1990, pp. 234-242; E. Delaruelle, *Le pèlerinage intérieur au XIV siècle*, ora ristampato in Id., *La piété populaire au Moyen Âge*, Torino, Bottega d'Erasmo, 1975.

[19] Il «viaggio» di Beda è fatto essenzialmente sull'opera *De locis sanctis libri tres* scritta da Adamnano, abate di Jona e offerta tra il 686 e il 688 ad Alfredo re di Northumbria. La relazione narra il viaggio in Terrasanta compiuto dal vescovo Arculfo fra il 683 e il 684. Altra fonte di ispirazione per Beda furono gli scritti di Giuseppe Flavio e di Gerolamo. Sul personaggio di Beda si vedano G. Musca, *Il venerabile Beda storico del Medioevo*, Bari, Dedalo, 1973 e P. Richè, *Educazione e cultura nell'Occidente barbarico*, trad. it. Roma, Armando, 1965 (ed. orig. 1962).

[20] Il titolo per esteso è *Libro del conoscimiento de todos los reynos y tierras y senorios que son per el mundo, y de las senales y armas que han cada tierra y senorio*, pubblicato a Madrid nel 1877 per Marcos Jiménez de la Espada. Cfr. J. Richard, *Les récits de voyages et de pèlerinages*, Turnhout, Brépols, 1981, pp. 34-36, ora anche in traduzione italiana con il titolo *Il santo viaggio. Pellegrini e viaggiatori nel Medioevo*, Roma, Jouvence, 2003, e Id., *Voyages*, in *Croisés, missionaires et voyageurs. Les perspectives orientales du monde latin médiéval*, London, Variorum Reprints, 1977, p. XX. Sulla letteratura di viaggio, in generale, si vedano: E.G. Cox, *A Reference Guide to the Literature of Travel*, Seattle, University of Washington, 1935 (rist. 1948); R. Foulche Delbosc, *Bibliographie des voyages en Espagne et en Portugal*, in «Revue Hispanique», 3, 1986, pp. 1-349; L. Olschki, *Storia letteraria delle scoperte geografiche*, Firenze, Olschki, 1937, riedito nel 2002.

[21] Edito da C.L. Grotefend in *Die Edelherren von Boldensele oder Boldensen*, Hannover, 1855 e in edizione critica più recente, a cura di C. Deluz, Jean de Mandeville, *Le livre des merveilles du monde*, Paris, Cnrs, 2001; cfr. Howard, *Writers*, cit., pp. 20-25 e C. Deluz, *Le livre de Jehan de Mandeville, autorité géographique à la Renaissance*, in *Voyager à la Renaissance*, a cura di J. Ceard e J.C. Margolin, Paris, Maisonneuve et Larose, 1987, pp. 205-220, qui 205-208. La curatrice dell'edizione si affida alle parole dell'autore stesso, che si presenta nel prologo come un cavaliere inglese partito da Saint-Alban per un pellegrinaggio in Terrasanta e andato a finire i suoi giorni a Liegi.

[22] Howard, *Writers*, cit., pp. 54-76; cfr. anche P. Zumthor, *La misura del mondo*, trad. it. Bologna, Il Mulino, 1995 (ed. orig. 1993), pp. 301-302: l'autore sottolinea la straordinaria diffusione del testo, di cui restano ben 300 manoscritti e 90 edizioni stampate fra il 1475 e il 1600.

[23] Francesco Petrarca, *Itinerario in Terra Santa*, a cura di F. Lo Monaco, Bergamo, Lubrina ed., 1990. Cfr. F. Cardini, *I viaggi*

immaginari, in *Viaggiare nel Medioevo*, cit., pp. 493-516 e, nello stesso volume, M. Tangheroni, *A proposito di scritture letterarie e di viaggio nel Medioevo. Note su Francesco Petrarca*, pp. 517-536.

[24] *Viaggio fatto da Jacopo da Sanseverino con altri gentiluomini e da esso descritto*, Lucca, Tip. Giusti, 1868 e la più recente edizione di Iacopo Sanseverino, *Libro piccolo di meraviglie*, a cura di M. Guglielminetti, Milano, Serra e Riva, 1985; cfr. J. Guerin Dalle Mese, *Io o lui? (Il problema del narratore in alcune relazioni di viaggio del Trecento-Quattrocento)*, in *La letteratura di viaggio dal Medioevo al Rinascimento. Generi e problemi*, Alessandria, Edizioni dell'Orso, 1989, pp. 12-16. L'autore sembra non appartenere alla nobile famiglia dei Sanseverino, perché nessun Iacopo è documentato nel primo Quattrocento. Piuttosto potrebbe essere identificato con il pittore Iacopo Salimbeni, da Sanseverino, che nel 1416 si trovava ad Urbino, occupato a dipingere le storie di san Giovanni e la Crocifissione nella chiesa di San Giovanni Battista. Cfr. *Viaggiatori e pellegrini italiani*, cit., pp. 332-339.

[25] Richard, *Voyages*, cit., p. XX.

[26] Cfr. Howard, *Writers*, cit., pp. 54-76.

[27] Christiane Deluz ha compiuto un lavoro di ricerca sulle annotazioni a margine dei 57 manoscritti della tradizione francese del libro di Jean de Mandeville per vagliare l'interesse dei contemporanei e ha potuto constatare che gli argomenti che maggiormente avevano attirato l'attenzione riguardavano la geografia fisica e le caratteristiche antropologiche: *Le livre*, cit., pp. 208-209.

[28] Su questi concetti cfr. A.Ja. Gurevic, *Le categorie della cultura medievale*, trad. it. Torino, Einaudi, 1983 (ed. orig. 1972), pp. 44-96.

[29] È inutile ricordare che lo schema del viaggio come architettura morale-religiosa e fisica del romanzo medievale teologico ha numerosi e illustri modelli, il più noto dei quali è forse la *Divina Commedia* dell'Alighieri. Si veda C. Segre, *Fuori del mondo*, Torino, Einaudi, 1990, in particolare al cap. 4, pp. 49-66, intitolato «Il viaggio allegorico-didattico: un mondo modello».

Capitolo secondo

L’orizzonte si amplia

Il viaggio costituisce una dimensione importante del quotidiano medievale. Così importante e necessaria, nell’ambito degli eventi ordinari, da essere contemplata nei trattati di astronomia. Il destino degli uomini è regolato dalle stelle. Se si accetta questa visione astrologico-filosofica unificante dell’universo, l’esistenza umana non è affidata solo al disegno divino o al caso. Vivere bene diventa un’arte, una scienza, il risultato di una sapiente interpretazione dei segni e delle opportunità che vengono offerte a ciascuno. Ogni atto della vita umana può essere compiuto nel migliore e più favorevole dei modi a patto di iscriverlo in una congiunzione astrale favorevole: i matrimoni come le compravendite, i lavori agricoli come le incoronazioni dei re, l’allattamento dei fanciulli come i viaggi e i pellegrinaggi.

Per viaggiare bene, prudentemente e con profitto bisogna interrogare la carta del cielo, calcolare il congiungimento della Luna con i pianeti, osservandone il transito nelle dodici case. Il tempo adatto a un re non è quello di un uomo di chiesa, di un intellettuale o di un mercante. La Luna

congiunta a Saturno spiana la via a tutte le persone più umili, di oscuri natali, *viles et ignobiles*, e insieme a queste categorie più basse nella gerarchia sociale, i monaci e quanti altri religiosi indossino la veste nera, gli ebrei, gli anziani. Cittadini, vescovi, religiosi secolari, giudici, giurisperiti viaggino con la Luna in Giove. Ma tutti gli uomini d'arme indistintamente, guerrieri e pirati, cavalieri e briganti da strada, aspettino la congiunzione con Marte. Il Sole si addice ai re, ai nobili, ai magnati, ai ricchi onorati ed influenti; Venere alle donne; Mercurio ai filosofi, agli scrittori, agli uomini di lettere, ai mercanti, ai maestri artigiani. Sulla base dei calcoli astrologici e secondo la qualità della persona si potrà decidere se intraprendere o meno il viaggio, quando mettersi in cammino, in quale direzione, con quali risultati pratici e persino venire a conoscenza di cosa accadrà se si arriverà a toccare città o terre straniere[1].

Al di là dell'interesse che l'interpretazione del viaggio in termini astrologici suscita, ci si accorgerà facilmente che essa offre uno spaccato assai ampio della società medievale in movimento: quasi ogni categoria sociale sembra contemplata come potenziale protagonista dei viaggi. Una testimonianza analoga possiamo ricavare da una fonte di natura completamente diversa. Si tratta dei *Canterbury Tales* nei quali il viaggio costituisce la cornice e il pretesto del narrare stesso. I

pellegrini che Geoffrey Chaucer mette in scena sul finire del Trecento, dirigendone i passi verso il santuario di Canterbury, incarnano una tipologia altrettanto estesa, che ha come ambito sociale di riferimento la piccola nobiltà, la borghesia mercantile e delle professioni, l'artigianato, i lavoratori delle campagne, il clero e che viene minuziosamente descritta in un dettagliato elenco di figure rappresentative: il cavaliere con il figlio scudiero e il valletto, la priora, una monaca cappellana con tre preti, un monaco benedettino e un frate questuante, un mercante, uno studente, un uomo di legge, un proprietario terriero, un merciaio, un falegname, un tintore, un tessitore di arazzi, un cuoco, un marinaio, un medico, una tessitrice, un parroco, un contadino, un mugnaio, un economo di collegio, un messo di tribunale ecclesiastico[2].

Diventa pressoché impossibile raffigurarci ora quanto difficoltoso fosse muoversi nel Medioevo, anche solo in un'area, come quella europea, che attualmente ci sembra quasi confinata e angusta. Avremmo bisogno di molta immaginazione per riuscire ad evocare i viaggiatori medievali su strade malagevoli, a piedi, i più agiati con cavalli e muli, per vie marittime e fluviali con imbarcazioni fragili e sicuramente poco confortevoli, in balia della natura, delle insidie del clima, degli animali, dei pirati e dei ladroni da strada, esposti all'impatto con realtà straniere semisconosciute alle quali

sentivano di non appartenere e che avvertivano come diverse, spesso confusamente minacciose e ostili.

Eppure il flusso dei viaggiatori non è mai venuto meno nei secoli del Medioevo, anche se ha avuto nel tempo caratteristiche assai diverse, legate alle strutture politiche ed economiche e al rapporto dell'uomo con l'ambiente. L'Europa occidentale dell'alto Medioevo era, per esempio, ancora un mondo della foresta. In Inghilterra, nel sud-est e a nord del Tamigi, in Essex ed East-Anglia, si stendeva un immenso tappeto boscoso. Londra e la sua regione erano circondati dappresso da folte selve; Lincolnshire e Yorkshire erano il dominio dei boschi[3]. L'Europa centrale appariva nel suo insieme non meno boscosa. Il fronte alpino e l'altopiano subalpino svevo-bavarese formavano una regione di immense solitudini alberate, soprattutto nei grandi complessi morenici e nelle alte dorsali tra le vallate degli affluenti del Danubio. Dalla Boemia agli altopiani renani e delle Ardenne, nella grande pianura del nord, dai Paesi Bassi alla Polonia, si incontravano compatte distese di boscaglie. In Francia, la Normandia e le regioni occidentali del bacino parigino erano un'unica massa d'alberi e così i paesi del bacino della Loira, della Borgogna, il Massiccio Centrale, i Pirenei.

Nelle contrade mediterranee la foresta è più fragile. La secchezza del clima e la friabilità dei suoli rendono la sua ricostituzione naturale assai

difficile. Se il mondo germanico è inoltre capace di vivere nei boschi e di farli vivere, il mondo un tempo romano è stato una civiltà essenzialmente divoratrice di alberi. Tuttavia anche il Mediterraneo ha le sue estese e spesse selve: il sud-ovest della Spagna, alcune zone sul litorale orientale, le Baleari, la cordigliera cantabrica, il versante sud dei Pirenei. E in Italia, la zona siciliana intorno all'Etna, la Sila e il Cilento nel Meridione peninsulare, l'Appennino ligure e tosco-romagnolo, il Piemonte, le Alpi, la stessa pianura padana. Inoltre il Mediterraneo affianca al complesso dei suoi mari la distesa ininterrotta dei deserti come una contiguità limitante. In questo paesaggio fatto di liquidità e di aridità le montagne e gli altopiani boscosi si frappongono come ostacoli ulteriori[4].

Ma cosa può significare la presenza di un fitto manto boschivo nell'Europa occidentale? Esso riduce in primo luogo la presenza dei coltivi, e dunque la presenza dell'uomo, l'articolazione della rete insediativa e la continuità della rete viaria. Immaginiamo l'Europa come avvolta in questo mantello di selve che limita gli orizzonti di chi si è messo in cammino: il territorio è reso aspro per la fitta presenza degli alberi, a questi si aggiungono le estese brughiere, le paludi, gli acquitrini e i corsi d'acqua, gli incolti di fitta e bassa macchia mediterranea. Insomma un groviglio di vegetazione indomata entro cui è difficile scorgere la presenza dell'uomo. L'insediamento è rarefatto.

A parte le grandi città, presenti già in epoca romana, si incontrano, radi nel paesaggio, castelli, torri di difesa, agglomerati minuscoli. La popolazione è scarsa, il territorio vasto. In questo ambiente cupo e ancora un po' selvaggio il viaggiatore ha molti motivi per sentirsi in ansia e solo, a volte quasi sopraffatto dalla natura. Le distanze da percorrere sembrano (e sono) enormi, in tutta la loro deserta solitudine. Trovare un riparo per la notte, qualche giorno di ospitalità in caso di maltempo è difficile: fra una tappa e l'altra spesso ci sono distanze impossibili da colmare in una giornata o in poche ore. D'altronde, a chi abita a sua volta così isolato dagli altri luoghi abitati ogni viandante, ogni forestiero può apparire una presenza inquietante, un arrivo carico di minaccia.

La foresta è poi per eccellenza il regno del pericolo. Mai a nessuno, come al viaggiatore medievale, essa si è mostrata in tutta la sua grandiosa ambivalenza. Generosa e ricca, la foresta offre, a chi le sappia riconoscere e sfruttare, tutte le proprie risorse: i frutti spontanei, le radici, le erbe, le bacche, il miele selvatico, la selvaggina come cibo, e la legna da ardere e per costruire ripari, pelli e pellicce dei suoi animali per proteggersi dal freddo[5]. Ma è anche il luogo dell'ignoto e del pericolo. Anzitutto il pericolo dello smarrimento: la selva è fitta e intricata e buia, la traccia del sentiero esile, orientarsi difficile. E poi, gli animali feroci, una fauna, scomparsa oggi nei nostri boschi, di

lupi, di orsi, di linci, dalla quale è arduo difendersi se non si è soldati, cavalieri o cacciatori armati. Infine, gli abitanti dei boschi, una popolazione segreta di onesti lavoratori, boscaioli e carbonai, di guardiani, i guardiacaccia regi o signorili, di santi uomini, gli eremiti o gli appartenenti alle piccole comunità monastiche, ma anche di briganti, fuorilegge che vivono di rapine assaltando proprio i viaggiatori, gente sfuggita a una condanna, che non potrebbe comunque più uscire da quei boschi.

Agli inizi del VII secolo, si narra che san Colombano, il monaco di origine irlandese fondatore nel 614 del monastero di Bobbio, percorrendo le boscaglie spopolate della Borgogna, incontrasse prima un branco di lupi, poi una banda di ladri, infine un orso. Anche se questa successione di eventi fosse solo funzionale alla creazione della leggenda agiografica, è significativo che lo scrittore li abbia inseriti nella sua storia come elementi verosimili, utili al realismo del racconto[6].

Nei tempi in cui san Colombano compiva i suoi viaggi avventurosi non mancarono viaggiatori dalle aspirazioni più modeste, frequentatori abituali delle strade, in una circolazione di persone e di cose mai del tutto interrottasi, e non vennero meno neppure imprese più ambiziose che prendevano il respiro di veri e propri viaggi di esplorazione. Di questi ultimi si tramandano notizie, tanto più la missione compiuta ha del

meraviglioso. Zemarco, ambasciatore dell'imperatore Giustino ai turchi, secondo quanto riferisce nel VI secolo lo scrittore bizantino Menandro, arrivò fino alle regioni occidentali dell'Altai. Il mercante egiziano Cosma Indicopleuste aveva raggiunto Ceylon poco dopo e alla sua fama di «viaggiatore dell'India» deve il proprio soprannome[7]. Nel 552 due monaci avevano portato dalla Cina a Costantinopoli i bachi da seta. Circa nel 628 lo scrittore egiziano Teofilatto Simocatta era stato capace di produrre un'accurata descrizione della Cina e in quattro occasioni, fra il 643 e il 719, gli inviati bizantini avevano cercato in quel paese aiuto contro l'espansione araba. Proprio quest'ultima del resto è responsabile, nel VII e VIII secolo, dell'interruzione nelle comunicazioni dirette con le comunità cristiane dell'Africa e dell'Asia, a tal punto che esse rimasero sconosciute all'Occidente e i viaggiatori del XIII e XIV secolo le scoprirono con sorpresa. Singoli viaggiatori continuarono ad avventurarsi: sant'Agostino nel 597 va in Inghilterra, nel VII secolo ci vanno Teodoro, partendo da Tarso, in Asia Minore, e Adriano dall'Africa settentrionale. I pellegrini non interrompono i loro viaggi in Terrasanta neppure dopo la conquista araba del 630 e gli infaticabili monaci irlandesi visitano tutte le isole intorno all'Inghilterra, forse arrivano in Islanda prima dei vichinghi, si spostano come missionari per tutta la Britannia, la Gallia, la Germania e l'Italia[8].

Fino dai tempi di Costantino l'Oriente aveva ripreso una posizione di predominio, in confronto alla parte occidentale, su ciò che restava dell'impero e una natura molto più cosmopolita, anche dopo la perdita delle sue province di Siria, Egitto e nord Africa nel VII secolo a causa dell'espansione islamica. L'Impero di Oriente aveva ancora il controllo dell'Asia Minore e dei Balcani, di una parte d'Italia, mentre i suoi missionari estendevano la propria influenza sui popoli di Moravia, Bulgaria e Russia. Rispetto a un mondo occidentale quasi in rovina e inselvatichito, rinserrato in un panorama geografico, economico e di conoscenze assai ristretto, Costantinopoli incarnava il simbolo della capitale di un impero di città, ricco ed elegante, aperto a molti influssi, rivolto in atteggiamento bifronte, da un lato verso quella che è oggi l'Europa, mediterranea e continentale, dall'altro verso l'Oriente, terre di antiche e raffinate civiltà sedentarie, ma anche regioni infinite di secolare nomadismo. Per secoli la capitale sostenne il ruolo di centro del commercio mondiale, dividendo questa funzione, dopo l'VIII secolo, con Damasco, Baghdad e Il Cairo. Arabi, persiani, e in misura minore bizantini, si fecero dunque intermediari nei confronti dell'altra grande area di sviluppo economico, nell'Estremo Oriente[9].

Dopo la metà del X secolo si comincia a notare un mutamento nei rapporti fra i due mondi:

l'impero bizantino mostra segni di fragilità e di arretramento, la compattezza dell'universo arabo cede il posto a un frazionamento in califfati che ne indebolisce la forza d'urto. Già parecchi decenni prima delle Crociate le città marinare d'Italia acquistano nel Mediterraneo una posizione di predominio, dividendosi il campo: genovesi e pisani nel Mediterraneo occidentale, veneziani nell'orientale e in entrambi le città del Meridione. L'Occidente comincia a trasformare la propria fisionomia.

Il paesaggio e le strutture agrarie mutano infatti profondamente a partire dalla fine dell'XI secolo-inizi XII. Alcuni elementi di questo rinnovamento sono essenziali per comprendere in una visione d'insieme la metamorfosi del viaggio nell'età bassomedievale. Una delle caratteristiche di maggiore evidenza è lo sviluppo massiccio delle terre coltivate, ottenuto attraverso un recupero faticoso che si svolse operando sul manto boschivo, sulle sterpaglie e le brughiere, risanando luoghi impaludati, arginando strisce costiere, in una contesa quasi quotidiana con il mare.

Allo scenario di foreste dell'alto Medioevo si dovrà dunque sostituire mentalmente, per inserirvi i viaggiatori, un panorama più umanizzato, dai tratti meno cupi, dagli orizzonti più larghi: il paesaggio rasserenante delle coltivazioni, che permettono allo sguardo di perdersi in lontananza e comunicano la sensazione che il viaggiatore stia

percorrendo terre dove domina l'uomo e non lande inospitali dove regnano animali feroci e fuorilegge.

Naturalmente non è che d'improvviso e per intero l'Europa occidentale si rivesta di un giardino, però l'indubbio movimento di espansione, di agrarizzazione del territorio consente una modificazione delle forme paesaggistiche e insediative[10].

Gli spostamenti ampi di popolazione per la colonizzazione delle terre, oltre ad essere essi stessi forme peculiari di viaggio, contribuiscono ad allargare lo spazio percorribile, a moltiplicare gli ambiti dei viaggi. Stabilizzatisi in Europa anche gli ultimi popoli invasori, gli ungari a Est, danesi e norvegesi nel nord della Francia, in Inghilterra e nell'Irlanda, i musulmani confinati in Spagna, diventano imponenti le marce dei conquistatori del suolo dalla Germania e dai Paesi Bassi oltre l'Elba e oltre l'Oder. I confini europei, per quanto il concetto di Europa sia labile se non del tutto ignoto, si dilatano e all'interno di quei confini ampliati un paesaggio umanizzato, addolcito, e un reticolo di strade intessuto su una trama di insediamenti più fitti rendono meno disagevole l'andare degli uomini. Ciò significa l'apertura di nuovi itinerari e una possibilità nuova di circolazione di merci e di uomini. Le migliorate condizioni economiche e il surplus produttivo permisero una ripresa su larga scala dei commerci, benché la persistenza di un traffico internazionale

anche nei secoli dell'alto Medioevo sia ormai ben documentata, e l'impianto di nuove attività di trasformazione delle materie prime[11]. Il miglioramento generale delle condizioni demografiche e produttive dell'Occidente, il permanere di scambi commerciali dei generi indispensabili, il collegamento mai spento, pur se ridotto, con l'Oriente contribuirono al graduale vivacizzarsi dell'economia di scambio. Nel X secolo si assiste a un fenomeno generale in Europa: il sorgere e lo svilupparsi di un ceto mercantile nelle città, mentre il commercio diventa, fra il X e il XIV secolo, il settore più dinamico dell'economia in un numero crescente di paesi. Nel periodo iniziale della ripresa dei commerci, quando il volume degli scambi era ancora basso, essi si svolgevano secondo il sistema dei mercati periodici: si andava dagli incontri settimanali o mensili, nei quali gli abitanti delle città e i contadini degli immediati dintorni si scambiavano pochi prodotti locali nel giro di poche ore, ai raduni annuali, che di solito duravano parecchi giorni, nei quali i clienti provenienti da una regione più vasta compravano provviste per un intero anno, vendevano le proprie merci e acquistavano un numero limitato di merci straniere[12].

In realtà l'agricoltura non perdette mai la sua preminenza come fonte di occupazione e mezzo di sostentamento della stragrande maggioranza della popolazione, ma le attività si differenziarono e una

grossa spinta propulsiva venne dalle città, divenute agglomerati più consistenti dal punto di vista del numero degli uomini, luoghi dove il denaro cominciava a circolare e dove, soprattutto, si impiantavano le prime importanti manifatture, le attività di trasformazione delle materie prime in prodotti finiti.

A partire dalla principale, l'industria tessile per la produzione di panni di lana, di cotone, di lino, delle sete, dei broccati, e poi l'industria estrattiva di ferro, oro, argento, stagno, rame, allume, sale, indispensabile per sostenere un altro settore importante, quello della metallurgia per le armi, le corazze, gli attrezzi, quello dell'oreficeria o della produzione di utensili. Senza contare il settore fondamentale della costruzione di navi. La creazione di una sviluppata rete di centri manifatturieri rese indispensabile una circolazione intensa di merci e di uomini: mercanti, artigiani, lavoratori salariati, maestranze, addetti ai trasporti da una parte all'altra d'Europa, insomma una miriade di persone, «viaggiatori» spesso involontari, che percorrono le strade del mondo conosciuto.

Il pellegrinaggio armato aveva nel frattempo avvicinato le contrade del Medio Oriente all'Occidente[13]. Le ondate successive con le quali i cristiani difensori della fede si presentarono in armi per la difesa dei Luoghi Santi ebbero caratteristiche assai diverse ed anche ottennero

risultati di natura differente: dalla prima conquista di Gerusalemme nel luglio del 1099, con la creazione di veri e propri insediamenti territoriali lungo la fascia costiera siro-libanese, alla spedizione armata che aveva mutato per via il proprio obiettivo ed era divenuta, per volontà di Venezia, una pura impresa di carattere economico, alle azioni fallite, agli accordi diplomatici al posto dei progetti militari, tutto contribuì comunque all'apertura di un orizzonte nuovo verso l'Oriente, alla possibilità di mantenere itinerari di pellegrinaggio frequentabili[14], e all'avvio di una sorta di colonizzazione mercantile da parte delle città italiane, Genova e Venezia in particolare, che non solo conservavano rotte commerciali continue ma avevano proprie colonie fisse all'estero. Queste ultime costituivano a loro volta basi di partenza per spedizioni in avanti, verso un mondo ancora inesplorato, che appariva ricco di promesse. Tale era, per esempio, la colonia veneziana di Trebisonda, via d'accesso verso l'Armenia, il Caspio, la Persia, il Turkestan, e dall'altro lato verso il bacino del Tigri e il golfo Persico. Alla stessa stregua può essere considerata la colonia genovese di Caffa, divenuta, alla metà del Trecento, a un secolo circa dal momento della conquista, luogo di smistamento di uomini e merci, ambiente cosmopolita in cui le presenze degli orientali si mescolavano a quelle di europei provenienti da zone diverse e in particolare di originari da regioni

italiane: Liguria, naturalmente, Piemonte, Toscana, Napoli[15].

In questa rinnovata apertura di orizzonti in Occidente, solo l'Asia profonda e gli «altri mondi» sembrano rimanere estranei e distanti. Ma a partire dal XII secolo, meglio ancora nella prima metà del XIII, quegli orizzonti si schiuderanno e persino l'Oriente lontano, il più misterioso, diventerà un po' meno remoto[16].

L'incontro con l'Asia fu favorito dall'irrompere sulla scena europea di un popolo, quello dei mongoli, su cui si era sempre favoleggiato, e ancor più dal costituirsi di queste popolazioni in un impero pacificato per un lungo periodo di tempo nella solidale e solidissima *pax mongolica*[17]. I mongoli non erano sconosciuti: un tempo, con il nome di avari, erano stati a capo di una potente organizzazione delle steppe che aveva condizionato i movimenti dei popoli germanici. Poi, con il nome di khitan o khitai, avevano occupato la Cina. Ma fu alla fine del XII secolo-inizi del XIII che essi svolsero un ruolo ancora più importante, unificando le steppe, conquistando l'Asia, riducendo la potenza dell'Islam e premendo in Occidente. L'opera di unificazione delle tribù mongole, necessario presupposto di quanto si è detto, si deve, come è noto, a Gengis Khan, il cui nome era Temugin, vissuto fra il 1167 e il 1227, che si impadronì di tutta la Mongolia e nel 1206 riuscì a far riconoscere la propria autorità da una dieta

panmongolica. Nel 1211 ebbe inizio la conquista della Cina settentrionale, una lunga impresa terminata nel 1234; poi fu la volta della Persia, dei principati russi, dei turchi di Anatolia, dei nomadi tra gli Urali e il Volga dal lato dell'Europa e infine della Cina del Chang Jiang e del sud costiero. Tutto si concluse nel 1279: l'Asia non conosceva più frontiere.

Le prime notizie sui mongoli arrivano in Occidente tramite missionari di Ungheria, ma poi l'Europa viene coinvolta direttamente alle proprie frontiere: Polonia, Ungheria, Austria. Qui gli eserciti sono costretti a prendere le armi per difendersi e arginare gli attacchi degli aggressori, mentre una massa di profughi dalle terre invase si riversa entro i confini. Un mito nuovo nasce in Occidente intorno alla metà del Duecento, frutto di una consonanza di nomi e del terrore che l'universo provò di fronte all'arrivo dei mongoli: gli invasori furono scambiati per demoni annuncianti la fine del mondo. La leggenda fu diffusa dalle comunità cristiane orientali che per prime avevano subito il flagello di queste popolazioni. La descrizione del cataclisma che viene fatta dai cronisti locali rievoca l'Apocalisse e rinfocola la tradizione dell'avvento dell'Anticristo:

> I Thathari dilagavano sulla faccia delle pianure, delle montagne e delle valli come legioni di cavallette, come gocce di una pioggia torrenziale che inonda la terra [...] Nessun luogo offriva rifugio [...] Si vedeva la spada mietere senza pietà gli uomini e le donne, gli

> adolescenti e i bambini [...] L'universo avvolto in una calotta di tenebre e la coppa della collera divina si spandeva sul mondo[18].

Certo, l'Europa è ancora lontana, quando si scrivono queste tragiche descrizioni, ma raccoglie l'eco dei racconti. D'altro canto una confusione di parole non fa altro che rafforzare la leggenda e il terrore della fine del mondo: il nome *tatar* è divenuto *tartar*, *tartaros*, gli abitanti del Tartaro, cioè dell'Inferno, storpiando l'originale nome di «tatari», derivante da quello di una tribù turca sottomessa dalle popolazioni mongole. I viaggiatori del Duecento diretti verso l'Asia confermano, rafforzano queste convinzioni. I primi ad entrare in contatto con le nuove popolazioni non sono né esploratori né mercanti bensì religiosi, inviati come ambasciatori. A francescani e domenicani spettò il compito di raccogliere informazioni precise su questo popolo sinistro e terribile, di esaminare la possibilità di convertirlo al cristianesimo o comunque di dirottare verso l'Islam le sue mire espansionistiche, al fine di evitare il ripetersi di sciagurate disfatte militari come quella subita nel 1241 dagli eserciti tedesco e polacco uniti insieme.

Può sembrare un paradosso che le vie dell'Estremo Oriente siano aperte proprio da genti che l'Occidente temeva sopra ogni altra cosa e che si erano dimostrate assai propense alla conquista e capaci, per nulla intimorite o trattenute da un mondo che non conoscevano e che una volta

conosciuto si era rivelato organizzato in maniera tanto diversa. Per quanto i mongoli si mostrassero spietati nella guerra e crudeli nelle esecuzioni dei prigionieri che non fossero in qualche proficuo modo utilizzabili, gli ambasciatori e i viaggiatori del XIII-XIV secolo furono ricevuti in pace. Alcuni di loro ne riportarono un'impressione di paura e di estraneità totale, altri li descrissero con molta curiosità e attenzione, sia pure talvolta con disprezzo, altri ancora vissero a lungo in Oriente e si adattarono agli usi di quei paesi. Lo spazio percorribile era diventato davvero molto ampio:

> Per il mercante veneziano del X secolo, anche il cammino di Pavia poteva offrire delle sorprese; nell'XI Costantinopoli era la routine; nel XII Gerusalemme era familiare; nel XIII i cammini battuti arrivavano fino a Trebisonda e Tabriz, Astrakhan e Tana. Verso il 1330 se si dà credito a Francesco di Balduccio Pegolotti e al suo manuale del mercante-banchiere fiorentino si poteva traversare tutta l'Asia senza esporsi alla minima emozione[19].

Le parole di Lopez rendono in maniera molto efficace l'idea del profondo mutamento avvenuto nei secoli, della ritrovata familiarità per luoghi lontanissimi ed estranei, del progressivo ampliarsi delle frontiere e del moltiplicarsi degli itinerari. Certo viaggi di questo genere continuavano a rappresentare imprese ardue e faticose: mesi, se non anni, di distacco dalla propria residenza, steppe, montagne vertiginose, deserti da varcare, tempeste marine da affrontare, rendevano l'operazione un po' più complessa di quanto il

Pegolotti voglia far credere. Tuttavia, sul piano della sicurezza dei percorsi, assicurata dall'ordine dell'organizzazione mongola, non ci fu poi niente più di paragonabile alla stagione d'oro della fine del Duecento e dei primi decenni del XIV secolo. Proprio il crollo degli stati mongoli, unito alla rinascita del nazionalismo cinese e all'espansione verso occidente dei turchi ottomani, provocarono nella seconda metà del Trecento un'interruzione nei rapporti commerciali diretti con la Persia, con il Turkestan, con l'India e con la Cina e con tutta l'Asia centrale. I mercanti europei furono costretti a tornare a servirsi di intermediari musulmani, soprattutto egiziani e siriani, per gli scambi con quelle aree. Quando anche i flussi commerciali e di viaggiatori saranno ripristinati mediante accordi diplomatici ed economici, non sarà più come prima[20].

---

[1] Le indicazioni sono desunte dal trattato di astronomia composto nel XIII secolo da Guido Bonatti (Bonatus Guido, *Decem astronomiae tractatus*, Augsburg, Erhard Ratdolt VII kal. apr., 1491, incunabolo presso la Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze). Secondo il Bonatti, che usa indifferentemente i termini *astrologia* e *astronomia*, anzi più spesso quest'ultimo in riferimento ai giudizi e alle previsioni astrologiche, l'indagine che serviva a determinare il momento favorevole per compiere una scelta precisa doveva basarsi sullo studio delle posizioni della Luna rispetto alle dodici «case» celesti o alle ventotto «mansioni» lunari. Sul trattato e la figura di Guido Bonatti cfr. il *Dizionario Biografico degli Italiani*, alla voce; si veda anche, per alcune considerazioni, la voce *Astrologia* nel I volume dell'*Enciclopedia*, Torino, Einaudi, 1977, pp. 1061-1064.

[2] Geoffrey Chaucer, *I racconti di Canterbury*, a cura di E. Barisone, Torino, Utet, 1981.

[3] Fra il VII e l'XI secolo l'agricoltura nelle isole britanniche era ancora ridotta a estensioni modeste. Cfr. Ch. Higounet, *Les fôrets de l'Europe occidentale du V au XI siècles*, in *Agricoltura e mondo rurale in Occidente nell'Alto Medioevo* (XIII Settimana di studio), Spoleto, Cisam, 1966, pp. 343-398, alle pp. 374 ss. Sul mondo delle foreste si vedano anche R. Bechmann, *Des arbres et des hommes*, Paris, Flammarion, 1984; *L'uomo e la foresta, secc. XIII-XVIII* (Atti delle Settimane di studi dell'Istituto internazionale di Storia Economica «F. Datini» di Prato, 8-13 maggio 1995), Firenze, Le Monnier, 1996; *Uomo e spazio nell'Alto Medioevo* (L Settimana di Studio, 4-8 aprile 2002), Spoleto, Cisam, 2003.

[4] Braudel, *Civiltà e imperi*, cit., I, pp. 7-26.

[5] Sul regno del bosco sono suggestive le pagine scritte da M. Bloch, *I caratteri originali della storia rurale francese*, trad. it. Torino, Einaudi, 1973, pp. 8-21 (frutto della rielaborazione di una serie di conferenze tenute a Oslo nel 1929). Alcuni contributi di carattere particolare in *Il bosco nel Medioevo*, Bologna, Clueb, 1988 e un rapido sguardo di sintesi in V. Fumagalli, *Quando il cielo s'oscura. Modi di vita del Medioevo*, Bologna, Il Mulino, 1987, pp. 23-25.

[6] *La Vita Sancti Columbani* («Patrologia Latina», 87, 1043) è stata scritta dal monaco Jonas, entrato nel monastero di Bobbio nel 618 circa, a pochi anni di distanza dalla morte appunto di Colombano, suo fondatore. Per le caratteristiche del periodo cfr. *I caratteri del secolo VII*, Spoleto, Cisam, 1958.

[7] G. Caraci, *Viaggi ed esplorazioni fino alla scoperta dell'America*, in «Nuove Questioni di storia medievale», Milano, Marzorati, 1964, pp. 432-461, alla p. 437. Si veda anche Phillips, *The Medieval Expansion*, cit., pp. 3-17 e in generale, sulla persistenza della circolazione di uomini, anche alle pagine seguenti.

[8] Phillips, *The Medieval Expansion*, cit.

[9] G. Luzzatto, *Relazioni economiche fra Oriente ed Occidente dal secolo X al XV*, in *Oriente e Occidente nel Medio Evo*, Roma, Accademia dei Lincei, 1957, pp. 231-242; *Oriente e Occidente tra Medioevo ed età moderna. Studi in onore di Geo Pistarino*, a cura di L. Balletto, Genova, G. Brigati, 1997; Ch. Cahen, *Oriente e Occidente ai tempi delle Crociate*, Bologna, Il Mulino, 1986. Sull'ambiente fisico ed economico

dell'Occidente altomedievale cfr. R. Doehaerd, *Economia e società dell'alto Medioevo*, trad. it. Roma-Bari, Laterza, 1982 (ed. orig. 1971); si veda anche E. Ashtor, *Storia economica e sociale del Vicino Oriente nel Medioevo*, trad. it. Torino, Einaudi, 1982. Per alcune caratteristiche dell'economia e della società bizantine: G. Ostrogorsky, *Storia dell'impero bizantino*, trad. it. Torino, Einaudi, 1968 (ed. orig. 1963); D. Obolensky, *Il commonwealth bizantino*, trad. it. Roma-Bari, Laterza, 1974 (ed. orig. 1971).

[10] Sulle caratteristiche generali del fenomeno cfr.: *Agricoltura e trasformazione dell'ambiente* (Atti della XI Settimana di Studio dell'Istituto «F. Datini» di Prato, Prato 25-30 aprile 1979), Firenze, Le Monnier, 1984; *Storia economica Cambridge*, I: *L'agricoltura e la società rurale nel Medioevo*, Torino, Einaudi, 1976; *Storia economica d'Europa*, I: *Il Medioevo*, Torino, Utet, 1979; *Storia d'Europa*, III: *Il Medioevo*, Torino, Einaudi, 1994. E ancora: G. Duby, *L'economia rurale nell'Europa medievale*, trad. it. Bari, Laterza, 1970.

[11] Cfr. R. Greci, *Itinerari commerciali e geografia della produzione*, in *La Storia, Il Medioevo*, 1, *I quadri generali*, Torino, Utet, 1988, pp. 177-206 e A. Cortonesi e L. Palermo, *La prima espansione economica europea, secoli XI-XV*, Roma, Carocci, 2009.

[12] R.S. Lopez, *La rivoluzione commerciale nel Medioevo*, Torino, Einaudi, 1975. Sul sistema delle fiere e sulle modificazioni delle «strutture» commerciali si vedano: *Storia economica Cambridge*, III: *Le città e la politica economica nel Medioevo*, Torino, Einaudi, 1977; R.H. Bautier, *Les foires de Champagne. Recherches sur une évolution historique*, Recueil de la Société Jean Bodin, V, *La foire*, Bruxelles, Editions de la Librairie Encyclopédique, 1953, pp. 97-145; G. Fourquin, *Storia economica dell'Occidente medievale*, trad. it. Bologna, Il Mulino, 1987 (ed. orig. 1969); M. Tangheroni, *Commercio e navigazione nel Medioevo*, Roma-Bari, Laterza, 1996. Una guida articolata secondo i vari indirizzi di ricerca su mercanti, merci, mercati, fiere, monete, mezzi di trasporto è in I. Ait, *Il commercio nel medioevo*, Roma, Jouvence, 2005.

[13] Sul fenomeno delle crociate la bibliografia è assai vasta. Mi limito a ricordare, anche per ulteriori rinvii bibliografici: S. Runciman, *Storia delle crociate*, trad. it. Torino, Einaudi, 1966 (ed. orig. 1951-54); P. Alphandery e A. Dupront, *La Cristianità e l'idea di crociata*, trad. it. Bologna, Il Mulino, 1974 (ed. orig. 1929-54); F. Cardini, *Le crociate fra il mito e la storia*, Roma, Biblioteca di Storia Patria, 1971 e, dello stesso autore: *La Crociata*, in *La Storia. I grandi problemi dal*

Medioevo all'Età contemporanea, II: *Il Medioevo*, 2, *Popoli e strutture politiche*, Torino, Utet, 1986, pp. 393-426; *Le crociate in Terrasanta nel Medioevo*, Rimini, Il Cerchio, 2003; *Europa e Islam. Storia di un malinteso*, nuova ed. rivista e aggiornata, Roma-Bari, Laterza, 2007 e ancora *Studi sulla storia e sull'idea di crociata*, Milano, Jouvence, 2013 (I ed. 1993); J. Flori, *La guerra santa: la formazione dell'idea di crociata nell'Occidente cristiano*, Bologna, Il Mulino, 2009.

[14] Le vie di pellegrinaggio in Terrasanta erano protette dagli ordini monastico-militari che si erano costituiti in quelle circostanze: per esempio l'ordine dei Templari, degli Ospitalieri di San Giovanni (più tardi divenuti Cavalieri di Rodi e poi di Malta), di Santa Maria, detti Teutonici. Cfr., su questi ultimi, K. Gorski, *L'Ordine teutonico*, Torino, Einaudi, 1971. Inoltre: A. Demurger, *Vita e morte dell'ordine dei Templari*, trad. it. Milano, Mondadori, 1987; Id., *I templari. Un ordine cavalleresco cristiano nel medioevo*, Milano, Garzanti, 2006 (ed. rivista e aggiornata dell'orig. francese del 1999). Si veda anche F. Cardini, *Ordine templare e mondo islamico*, in *Gerusalemme*, cit., pp. 292-297; inoltre, dello stesso autore: *La tradizione templare: miti, segreti, misteri*, Firenze, Vallecchi, 2007; B. Frale, *I Templari*, Bologna, Il Mulino, 2004. Più in generale sugli ordini monastico-cavallereschi: A. Demurger, *I cavalieri di Cristo: gli ordini religioso-militari del Medioevo (XI-XVI secolo)*, Milano, Garzanti, 2004.

[15] La notizia relativa a Caffa è tratta da L. Balletto, *Genova – Mediterraneo – Mar Nero (secc. XIII-XV)*, Genova, Civico Istituto Colombiano, 1976, pp. 253-254: i dati sono desunti da una vendita all'asta avvenuta nel 1371. Cfr. anche M. Balard, *Escales génoises sur les routes de l'Orient méditerranéen au XIV siècle*, in *Les grandes escales*, «Recueil de la Société Jean Bodin», 32, Bruxelles, 1974, pp. 243-264; R.S. Lopez, *Storia delle colonie genovesi nel Mediterraneo*, Bologna, Zanichelli, 1938 e, dello stesso autore, *Su e giù per la storia di Genova*, Genova, Università degli Studi, 1975; *Venezia e il Levante fino al XV secolo*, Firenze, Olschki, 1973; G. Petti Balbi, *Una città e il suo mare. Genova nel Medioevo*, Bologna, Clueb, 1991; della stessa autrice: *Negoziare fuori patria. Nazioni e genovesi in età medievale*, Bologna, Clueb, 2005. Si vedano anche, in generale, P. Chaunu, *L'espansione europea dal XIII al XV secolo*, trad. it. Milano, Mursia, 1979 (ed. orig. 1969); J. Prawer, *Colonialismo medievale*, trad. it. Roma, Jouvence, 1982 (ed. orig. 1972).

[16] Sulla progressiva apertura di orizzonti cfr. Caraci, *Viaggi ed esplorazioni*, cit.; Ch.M. De La Roncière, *Histoire de la découverte de la*

terre, Paris, Larousse-Paris-Match, 1963; M. Mollat, *Grands voyages et connaissance du monde du milieu du XIII siècle à la fin du XIV siècle*, Sedes, CDU, 1966; F.E. Reichert, *Incontri con la Cina. La scoperta dell'Asia orientale nel Medioevo*, Milano, Biblioteca Francescana, 1997; F. Surdich, *La via della seta. Missionari, mercanti e viaggiatori europei in Asia nel Medioevo*, Genova, Il Portolano, 2007. Sul fenomeno dei grandi viaggi di esplorazione, anche oltre i limiti cronologici del Medioevo, cfr. A. Brilli, *Il grande racconto dei viaggi d'esplorazione, di conquista e d'avventura*, Bologna, Il Mulino, 2015.

[17] Sull'argomento cfr. G.G. Merlo, *I Mongoli da Gengis Khan a Tamerlano*, in *La Storia*, cit., pp. 555-574; M. Bussagli, *Culture e civiltà dell'Asia centrale*, Torino, Eri, 1970; D. Bigalli, *I Tartari e l'Apocalisse*, Firenze, La Nuova Italia, 1971; E.D. Phillips, *L'impero dei Mongoli*, trad. it. Roma, Newton-Compton, 1979; M. Rossabi, *I Mongoli*, Bologna, Il Mulino, 2015.

[18] J. Baltrusaitis, *Il Medioevo fantastico*, trad. it. Milano, Adelphi, 1993 (ed. orig. 1972), pp. 193-212. Si vedano anche Cardini, *I viaggi di religione*, cit.; Chaunu, *L'espansione europea*, cit.; e sui rapporti fra Oriente e Occidente e le missioni religiose: J. Richard, *Les relations entre l'Orient et l'Occident au Moyen Âge*, London, Variorum Reprints, 1977; Id., *La papauté et les missions d'Orient au Moyen Âge (XIII-XV secolo)*, Roma, École française, 1977. Inoltre Roux, *Gli esploratori*, cit.

[19] R.S. Lopez, *L'extreme frontière du commerce de l'Europe médiévale*, in «Le Moyen Âge», LXIX, 1963, p. 480. Francesco Balducci Pegolotti è autore de *La pratica della mercatura* (a cura di A. Evans, Cambridge, Mass., Medieval Academy of America, 1936), uno dei testi più completi del genere esistenti. Tali guide, elaborate ad uso dei mercanti, davano indicazioni sui prodotti delle diverse regioni, i pesi e le misure con le loro equivalenze, le monete, le usanze commerciali, la tassazione sulle differenti piazze, gli itinerari e le distanze in giornate a cavallo o su carri, e fornivano anche un glossario multilingue con le parole più utili. Cfr. su questa fonte Richard, *Les récits de voyages*, cit., pp. 33-34 e B. Dini, *Produzioni e mercati nell'Occidente europeo*, in *Europa e Mediterraneo tra Medioevo e prima età moderna*: *l'osservatorio italiano* (Atti del Convegno del Centro di Studio sulla civiltà del tardo Medioevo, San Miniato, 2-7 ottobre 1990), Pisa, Pacini, 1992, pp. 99-124.

[20] B.Z. Kedar, *Mercanti in crisi a Genova e Venezia nel '300*, trad. it. Roma, Jouvence, 1981 (ed. orig. 1976), p. 13; cfr. anche Luzzatto, *Relazioni*, cit.

Capitolo terzo

Un mondo in movimento

La mobilità geografica è ormai nel basso Medioevo un fenomeno ampiamente diffuso in cui le componenti riferibili al viaggio assumono qualità particolari e differenziate. La gran quantità di persone in circolazione per un motivo o per l'altro lascia supporre che il viaggio, sulla breve e sulla media distanza, diventi un elemento caratterizzante, si può dire, la vita quotidiana. Lo dimostrano i numerosi studi sui problemi delle migrazioni, delle presenze forestiere e straniere nelle realtà urbane medievali, della struttura del mercato del lavoro[1]. Per la popolazione in movimento esistono livelli diversi di classificazione sulla scala sociale. I gruppi marginali sono eterogenei: comprendono zingari, mendicanti e poveri, prostitute, ruffiani, ciarlatani e cavadenti. Anche la manodopera comune itinerante è composita al suo interno: lavoratori senza qualificazione si uniscono ai venditori ambulanti, ai musici e agli artisti, ai soldati, ai servitori domestici. Delle maestranze specializzate fanno parte artigiani e operai dei vari settori manifatturieri. Molti di loro provengono da aree

che si sono affermate in una specialità particolare: ci sono maestri muratori lombardi, minatori e tessitori tedeschi, maestri di seta fiamminghi e lucchesi, scalpellini francesi. Alcuni mestieri sono per natura itineranti, come quello dei fabbri rurali che percorrono il territorio spostandosi da un villaggio all'altro, per non parlare, a un livello più elevato, dei notai, che vanno e vengono dalla campagna alla città o tra borghi limitrofi e qualche volta non si curano di scendere da cavallo per scrivere, in maniera abbreviata e frettolosa, un atto. A questa folla di persone bisogna aggiungere i nobili e i ricchi sfaccendati, gli appartenenti al clero, regolare e secolare, gli studenti e i professori, infine i membri dei gruppi mercantili più elevati, i funzionari e quanti detengono cariche politiche nelle amministrazioni statali.

Ai giovani artigiani tedeschi, una volta finito il periodo di apprendistato, per esempio, era quasi fatto obbligo di intraprendere viaggi pluriennali di tirocinio per lavorare come aiutanti nelle botteghe di vari maestri. Spesso finivano per allontanarsi definitivamente dal luogo di origine o di formazione, scegliendo la località più conveniente dopo aver conosciuto e sperimentato ambienti differenti. Simili spostamenti sono testimoniati con grande frequenza in Germania dall'inizio del Trecento e interessano categorie di lavoro molto varie: fornai, sarti, calzolai, conciatori, correggiai,

orafi, fabbri chiavai, prestatori, tessitori, tintori, marinai, mercanti[2].

Ogni piazza commerciale, ogni centro manifatturiero hanno il proprio flusso di «stranieri», in un girovagare quotidiano, permanente o periodico. Verso Genova muovono fin dall'XI secolo astigiani, piacentini, lombardi, tedeschi, fiamminghi, uomini del Midi e del nord della Francia. Venezia accoglie maestranze da ogni parte d'Europa e smista viaggiatori e navigli provenienti anche da angoli remoti fuori d'Europa. Firenze, Napoli, Palermo non sono da meno per l'alto tasso di manodopera forestiera circolante e per l'afflusso di stranieri senza fissa dimora. Lo stesso si può dire per tante altre realtà urbane, di cui gli studi svelano poco a poco una mappa di affinità[3].

In molte attività gli spostamenti da un luogo all'altro di un buon numero di figure professionali sono quasi inevitabili. Ciò accade, per esempio, nel settore dell'edilizia, in particolare di quella pubblica, che più della privata esige costruzioni grandiose alle quali concorrono maestranze specializzate e una manovalanza copiosa. Il fenomeno presenta un duplice aspetto, in relazione con il meccanismo della domanda e dell'offerta; da una parte la necessità di reperire artigiani qualificati o di attingere a una manodopera più numerosa per alcune «fabbriche» straordinarie, dall'altro l'impossibilità per i

lavoratori dell'edilizia di poter contare sul lavoro fisso in un solo posto e la speranza di guadagni maggiori. Non è raro che gli operai si muovano in gruppi. Nel 1287 uno scalpellino di Parigi fu assunto per la costruzione della cattedrale di Uppsala e insieme a lui partì alla volta della Svezia un consistente nucleo di artigiani edili. L'edificazione di palazzi pubblici o chiese di particolare rilevanza, opere nelle quali si impiegavano per anni maestranze numerose, richiamavano manodopera di ogni livello. Un esempio peculiare è rappresentato dalla celebre Addizione Erculea, il progetto di sviluppo urbanistico programmato da Ercole I d'Este alla fine del Quattrocento, che fece affluire nella città di Ferrara, insieme ad architetti e maestri muratori e manodopera qualificata, come tagliatori di pietre e lavoratori di legname, anche manovalanza generica per sopperire alle esigenze del vastissimo cantiere aperto[4].

Nel panorama «industriale» emerge in modo significativo, riguardo al movimento, il settore delle miniere. L'organizzazione del lavoro in miniera richiede la presenza di finanziatori-imprenditori e di tecnici itineranti di alto livello, che presiedono all'apertura dell'azienda e al mantenimento delle funzioni operative. Minatori professionisti si spostavano dovunque si facesse richiesta delle loro prestazioni. I tedeschi erano chiamati in Svezia, in Inghilterra, in Norvegia, in Sardegna, al servizio di

Pisa e in tutta la Toscana, e si muovevano dalla Sassonia, dal Tirolo e da Salisburgo. Gli italiani del nord, soprattutto bresciani e bergamaschi, notoriamente esperti nella metallurgia ferrosa, si recavano in Veneto, in Piemonte, in Emilia, in Toscana, in Sicilia, nel Delfinato e fino in Polonia, in Spagna, in Ungheria. I movimenti degli strati più bassi dei lavoratori sono limitati nel raggio: vanno e vengono, i manovali di miniera, dalle campagne limitrofe, dove alternano occupazioni di carattere agricolo nei momenti di inattività dell'industria principale. Accanto alla popolazione mineraria in senso stretto bisogna contare gli addetti ai servizi: carrettieri, mulattieri, barcaioli, traghettatori, artigiani, venditori, cioè quanti provvedono ai trasporti, ai rifornimenti ed anche alle esigenze di coloro che sono occupati nella miniera. Basta un calo di rendimento del giacimento o un'interruzione naturale irreversibile perché tutta la folla di lavoratori a più livelli debba spostarsi in cerca di un'altra vena da sfruttare, di un'altra impresa da costruire[5]. Il movimento, il trasferimento costituiscono elementi integranti della quotidianità nel mondo del lavoro.

Del peregrinare di quella manodopera, del misconosciuto viaggiare di persone spesso illetterate non è rimasta testimonianza diretta. Impossibile riconoscere a uno spostamento, talvolta ricorrente, il valore di un viaggio, difficile conservarne memoria consapevole. E se pure si

fosse avvertito il senso dell'andare da un luogo all'altro, da una realtà geografica a un'altra, presso gente di costumi e di lingua differente, come si sarebbe potuto affidare ad uno scritto tale sentimento? Quando anche non fossero intervenuti limiti di alfabetizzazione a chi avrebbero potuto pensare fosse utile il ricordo della propria esperienza? Se si scrive un libro di memorie o un resoconto di viaggio è anche perché si vuole tramandare a qualcuno, i propri figli, la famiglia, la comunità in cui si vive, la cerchia degli intellettuali o dei devoti, la testimonianza di un fatto e il significato che esso ha rivestito per il protagonista[6].

Così, di questo errare faticoso per necessità non rimane testimonianza se non negli elementi di realtà documentati, nei dati rilevabili dai fenomeni economici, negli scarni profili biografici dove è segnato un punto d'arrivo ed uno di partenza, senza che neppure una linea ne colmi la distanza. C'è qualcosa di incredibile nelle storie di uomini e donne che percorrono miglia e miglia per cercare lavoro, per migliorare la propria condizione, perdendosi e ritrovandosi quasi per tragiche fatalità, come se lo smarrirsi lungo le strade fosse comunque un modo di vivere una diversità, un'alternativa. Capita di imbattersi in qualche traccia di notizie che lasciano scorgere le peripezie dell'esistenza di personaggi minori, destinati di solito all'oscurità e all'oblio. In alcuni di questi casi

la vicenda umana sembra quasi identificarsi con i viaggi intrapresi, come se il cammino della vita singolarmente coincidesse con il percorso compiuto.

Si conoscono, per esempio, sia pure in modo indiretto, gli avvenimenti salienti relativi a un tessitore tedesco, denunciato e preso per bigamia a Poggibonsi; le notizie si ricavano da una lettera scritta a Lucrezia Tornabuoni, moglie di Piero de' Medici e madre di Lorenzo il Magnifico, nel luglio del 1471, affinché interceda presso il figlio per la salvezza del giovane uomo, considerato un'ottima persona e un bravo lavoratore nella comunità in cui vive[7]. L'intera esistenza del tessitore sembra girare in qualche modo attorno al perno del movimento: la partenza, l'allontanamento, il ritrovamento. Viaggiare è distaccarsi, smarrirsi, incontrarsi di nuovo quando si credeva di aver frapposto una distanza incolmabile. All'età di venti anni, in Anversa, egli aveva contratto matrimonio, ma a neppure un anno di distanza dall'evento, una mattina, senza apparente e logica giustificazione, stando alla versione semplificata della fonte, la moglie era «partita fuggendo» da casa, era corsa al porto, si era imbarcata su una nave e aveva fatto perdere le proprie tracce. Nonostante la subitanea e agevole scomparsa, «maestro Piero» cercò a lungo la propria donna, senza mai trovarla, impegnandosi in un doloroso quanto inutile peregrinare e in una serie infinita di interrogazioni

a gente di passaggio, marinai, capitani di navi, mercanti e vetturali. Non si sa se fu la delusione patita o il bisogno di lavoro o altro ancora a insinuargli nell'animo a sua volta la voglia di fuggire, visto che la famiglia d'origine, la madre almeno, risiedevano in Anversa. Il fatto è che Piero se ne andò di lì per venire in Italia, girando tra Firenze, San Casciano e infine Poggibonsi, dove la madre gli fece a un certo punto pervenire la notizia della morte della moglie, giunta alle sue orecchie per sentito dire. Dopo tante affannose domande una risposta, vaga ma pur sempre qualcosa e, forse, a quel punto, dopo quasi dieci anni, le parole che l'artigiano voleva udire, per mettere fine a un'incertezza ansiosa. Tant'è che l'uomo si risposa, ed ha con la seconda moglie anche tre figli. Sono passati a quel punto sedici anni, quando la prima moglie ritorna sulla scena: è diretta a Roma e sulla strada riesce a ricostruire le tracce della presenza del marito, a raggiungerlo e a metterlo così nei guai con la giustizia, lei che, recita la fonte, dopo l'abbandono del tetto coniugale, ha avuto e perduto altri due mariti ed è stata, in giro per città e villaggi, meretrice.

La storia, al di là degli esiti personali, assomiglia a quella di parecchi altri lavoratori dell'Occidente tardomedievale, uomini e donne che prendono in considerazione con una certa facilità l'idea del viaggio, che trovano un imbarco sulle navi o un passaggio in un convoglio o l'accoglienza presso un

gruppo, semplicemente per scomparire, per allontanarsi senza una meta fissa. Molte di queste persone ricostruiscono una vita laboriosa e onesta in ognuno dei luoghi in cui si fermeranno, per poco tempo, a lungo o per sempre. Altri finiranno per scivolare in una condizione di marginalità equivoca vivendo di espedienti e talvolta rifugiandosi nell'ampio spazio della criminalità. Nei registri criminali parigini della fine del XIV secolo le biografie che possono essere ricostruite rivelano alcuni elementi comuni: una gran parte di quegli individui ha alle spalle un passato di lavoratore itinerante. L'ambito è in genere quello relativo al territorio francese, il mestiere originario non sempre conservato. Si parte conciatore di pelli, ci si ritrova per la via a mantenersi prendendo parte ai lavori agricoli stagionali; si è lavoranti sarti e viaggiando tra Parigi, Troyes, Provins, Tours, Amiens si diventa operai di navi. Un muratore lavora nel Berry, in Borgogna, nella Champagne, a Liegi, nel Gatinais, a Brie e in Lorena[8].

Lungo le strade del mondo si finisce per perdere, insieme all'identità professionale, anche l'onestà. La mancanza di fissa dimora, il lavoro saltuario, la necessità di ricorrere a espedienti in momenti di difficoltà contribuiscono a rendere fragili queste figure di lavoratori, a segnare per loro passo dopo passo una via che condurrà al crimine e alle prigioni. Del resto il mondo della strada vive una vita sua propria, senza rispetto per le regole, senza

norme, prescrizioni precise cui obbedire. È il luogo d'elezione dei banditi, di quanti infrangono la legge, dei vagabondi, degli abietti, di tutti coloro che la società allontana ma di cui pure non rifiuta di servirsi.

Quello della prostituzione è l'ambiente cosmopolita per eccellenza. A Firenze, nel corso del XV secolo, affluirono costantemente donne e uomini provenienti da tutta Europa. E così era per i nuclei urbani francesi, per quelli spagnoli e della Germania[9]. Gruppi di prostitute o figure isolate si muovevano per raggiungere i luoghi di mercato, le città in festa per qualche solennità civile o religiosa; seguivano itinerari tracciati nello spazio dalle sequenze temporali dei calendari liturgici, delle celebrazioni del potere, dei rituali laici. Là dove la folla si radunava le prostitute sapevano di poter trovare lavoro. Ma non erano le sole. Con loro si muoveva un esercito di imbroglioni, truffatori, tagliaborse.

Nei registri giudiziari di Amiens si fa riferimento a «vagabondi sempre in giro di festa in festa, che tenevano tavoli da gioco nelle case, menavano puttanelle per la zona, seguivano l'ordine dei gaglioffi andando di paese in paese l'uno al seguito dell'altro senza fare nessun mestiere e comunque senza esercitarlo»[10]. Fra gli arrestati c'è chi è nativo dell'Artois, chi delle Fiandre, chi di Lovanio, chi di Valenciennes. Analoga situazione si presenta agli inquirenti nel 1454 a Digione:

> Da due anni a questa parte hanno riparato e riparano in questa città numerosi gaglioffi, oziosi e vagabondi, che al loro arrivo e per tutto il tempo che si trattengono in questa città non fanno altro che bere, mangiare e spendere in abbondanza, giocare ai dadi, a carte, al filetto e ad altri giochi; per la maggior parte del tempo, e specialmente di notte, si trattengono nel bordello [...] e ciò fin quando non hanno più un denaro o una maglia. E allora, dopo aver preso e tolto tutto quello che possono avere dalle povere puttane che essi stessi mantengono nel detto bordello, alcuni partono e se ne vanno chissà dove, trattenendosi via alcune volte per 15 giorni, altre volte per un mese o per sei settimane. E ritornano, alcuni a cavallo altri a piedi, ben vestiti e ben sistemati, ben riforniti di oro e d'argento, e ricominciano i loro giochi e i loro costumi dissoluti con altre donne che li hanno attesi o che li hanno seguiti per la prima volta[11].

Facendo perno sulla credulità della gente e sulla loro devozione gli speculatori raccolgono anche somme considerevoli in elemosine, come l'uomo imprigionato a Luterburg nel secondo Quattrocento perché se ne andava in giro con la testa di un morto protestando che si trattava della testa del figlio defunto in odore di santità sulla strada per Santiago de Compostela[12].

I gruppi dei girovaghi per eccellenza nelle società medievali sono rappresentati dai mendicanti e dagli zingari: a costoro si accompagnano volentieri i fuggitivi, quanti vogliono sottrarsi ai rigori della legge, alla morsa dei creditori, o più semplicemente abbandonare il proprio presente, il passato, la famiglia, rendendo difficile la ricerca. Ad approfittare di queste occasioni sono spesso gli schiavi fuggiaschi, che i gruppi marginali

accolgono con tolleranza, chiudendo il cerchio di precaria salvezza intorno a loro. Sono zingari, per esempio, quelli che accettano di nascondere lo schiavetto moro in fuga dalla casa padronale sull'isola di Rodi. Ma il tentativo, riuscito per due giorni sulla terraferma, era fallito in occasione dell'imbarco sulla nave che doveva condurlo lontano di lì, e dove il controllo del personale di bordo aveva avuto ragione della moltitudine e della confusione[13]. Sono mendicanti, «gaglioffi che vanno accattando il pane», invece, quelli che dovrebbero aiutare una giovane schiava a fuggire da Firenze, dopo aver trascorso la notte presso la porta in attesa dell'apertura mattutina[14].

Alla solidarietà dei marginali corrispondeva però un'uguale coesione dei padroni, che alla comunanza di interessi aggiungevano il vantaggio di una rete di informazioni straordinaria e il sostegno del diritto e delle istituzioni. Le lettere mercantili sono utilizzate talvolta per trasmettere notizie di schiavi fuggitivi e richieste di organizzarne le ricerche. Da Barcellona si scrive ad Avignone chiedendo di inseguire, catturare, rimandare al padrone «ben ferrati» due schiavi che si sospetta possano essersi rifugiati in Provenza; da Firenze si mette sull'avviso gente di Lucca, di Pisa e di Livorno perché si adoprino per ritrovare una schiava tartara di nome Margherita[15]. Benché appena ventenne costei aveva già avuto tre padroni e un soggiorno a Napoli prima di essere rimessa in

vendita sul mercato fiorentino. Oltre a non aver nulla da perdere, gli schiavi hanno dimestichezza con i viaggi. Essi sono i viaggiatori involontari, trasportati su distanze anche lunghissime, trasferiti con le merci, come merce, dai luoghi di origine ai mercati di smistamento, in genere città portuali, nodi del traffico, e qui venduti e rimessi in cammino per altre, secondarie destinazioni e poi di nuovo e di nuovo con la prospettiva di un cambio di padrone, di città, di regione. Chi meglio di loro conosce il viaggio, anche se il paesaggio non scorre dinanzi ai loro occhi? Chi meglio di loro sa affrontare il disagio e la fatica? Sono venuti per mare dai porti del mar Nero a Chio, Creta, in Sicilia, a Venezia, Maiorca, in Catalogna, viaggiando con le merci pesanti e con i carichi preziosi, hanno trascorso giorni e notti nelle stive, hanno già tentato di sottrarsi a quella sorte gettandosi in mare[16].

Prigionieri di guerra o frutto di razzie, fino al XII secolo erano stati in assoluta prevalenza saraceni e saracene portati dalla Spagna e dalle coste dell'Africa; ma a partire dal XIII secolo comincia un afflusso di schiavi di origine orientale, dai Balcani, da Costantinopoli, da Cipro, da Creta e più tardi dalle rive del mar Nero. Sono mori, turchi, ebrei, greci, e poi ungheresi, bulgari, circassi, tartari, russi[17]. Negli ultimi trent'anni del Trecento su 339 schiave comprate a Firenze 259 risultano essere tartare, 27 greche, 7 russe, 7 turche, 3 schiavone, 3

circasse, 2 provenienti dalla Bosnia e dall'Albania, 1 araba, 1 saracena e 1 di Candia[18]. Arrivano a Firenze dai porti di Genova, di Venezia, di Pisa, di Napoli e di Ancona. «Sogliono tornare ormai li navili di Turchia e di Romania»: sono attesi di anno in anno per gli acquisti di merce fresca, bambine o fanciulle giovanissime, «buone derrate», «ben fatte da potere durare fatica assai»[19]. Il 21 maggio 1396 giunge a Genova dalla Romania una nave che carica 37 balle di panni, 191 pezzi di piombo e ben 80 fra schiavi e schiave; da Siracusa ne salpa un'altra per Maiorca con cuoiame e 10 schiavi; da Venezia si portano a Ibiza rame, cotone, carta e «9 teste di turchi», questi ultimi destinati a proseguire per il mercato di Valenza[20]. Le Baleari sono il più importante centro di scambio degli schiavi: la posizione geografica ne favorisce il raccordo tra il bacino mediterraneo, l'Oriente e l'Occidente atlantico, tra il mondo musulmano e il mondo cristiano. Nel basso Medioevo del resto la circolazione di navigli si è fatta intensa. Nel periodo tra il 1394 e il 1408 nel solo porto di Beirut attraccarono 300 navi occidentali di tonnellaggio superiore alle 150 tonnellate odierne, per un totale di 900 presenze. Provenivano dalla Biscaglia, dalla Catalogna, dalla Provenza, da Genova, dalla Toscana, da Gaeta, dalla Sicilia, da Ancona, da Venezia e recavano merci per i mercati orientali, ripartendo a pieno carico per il viaggio di ritorno[21]. Nel momento di massima espansione commerciale con le proprie colonie in Oriente le

navi genovesi fanno la spola tra Caffa e Costantinopoli-Pera e i vari porti del mar Nero, sulla costa di Crimea, nel mar d'Azov, sulla costa caucasica, su quella georgiana, su quella anatolica; passano i Dardanelli verso Smirne, la Siria, l'Africa settentrionale, il Mediterraneo occidentale fino a Genova. Trasportano cereali, pesci, formaggi, vino, fichi secchi, cera, tessuti, allume, argento, schiavi[22].

Se il traffico è intenso, e lo sarà ancora di più inoltrandoci nei secoli finali del Medioevo, non sempre i mercanti continuano come un tempo a viaggiare con le proprie merci. Forse non sono più neppure gli *homines duri* descritti in un testo dell'XI secolo, che non sopportano la disciplina, disprezzano la legge e accettano solo la propria regola, ma sono disposti a stare in sella o a bordo delle imbarcazioni per gran parte dell'anno, attraversando i passi alpini in pieno inverno o affrontando in mare le tempeste, esposti a pesanti fatiche e innumerevoli insidie[23]. Per quegli uomini le strade rappresentavano l'ambiente naturale e l'unico mezzo per svolgere il proprio mestiere. «Court of Piepoudre», cioè «tribunale dei piedi impolverati», viene chiamato il tribunale inglese competente per le cause relative al commercio; la polvere è quella raccolta dai mercanti in cammino, il loro marchio inconfondibile[24]. Nel XIV e XV secolo essi hanno però costituito grandi compagnie mercantili con sedi permanenti all'estero e

residenti stabili; anche se ciò non significa una sedentarietà assoluta, neppure per i vertici delle imprese, è vero che il periodo dell'esasperata mobilità appartiene ai due secoli precedenti. In quel periodo infatti le fiere avevano avuto un'importanza primaria nel quadro dell'organizzazione europea degli scambi internazionali; nel trasporto marittimo, inoltre, gli uomini d'affari accompagnavano spesso le proprie merci sulle navi e persino i membri dell'equipaggio potevano essere proprietari di una parte delle mercanzie di bordo. In tal modo le figure professionali erano meno distinguibili, più sfumate le linee di demarcazione fra categorie[25].

Non per questo appare del tutto accettabile e convincente il modello proposto dagli storici dell'economia, che mette in contrapposizione fra loro i due tipi del mercante itinerante e di quello sedentario. Il primo, anche cronologicamente antecedente, incarnerebbe la figura del piccolo uomo d'affari costantemente in viaggio con le proprie mercanzie, tra fiere e mercati, tra villaggi e città; il secondo, immaginabile soprattutto a partire dal XIV secolo, rappresenterebbe il vero imprenditore, capace di dirigere dal suo ufficio operazioni anche a grande distanza e di condurre affari per corrispondenza. Ma l'organizzazione mercantile tardomedievale, pur presupponendo livelli di funzionalità e di sedentarietà più elevati, in specie per quanto riguarda i capi e i principali

associati, ha un bisogno costante di spostamenti e richiede la circolazione di un numeroso personale non solo subalterno[26]. Lo stesso Francesco di Marco Datini, una delle figure più rappresentative di uomo d'affari del basso Medioevo, compì personalmente parecchi viaggi nella sua vita di lavoro e un'inclinazione al movimento si riscontra in molti personaggi quattrocenteschi. I due modelli perciò in un certo senso coesistono. Il mercante altomedievale è colui che viaggia più spesso con le proprie merci, accompagnandole a fiere e mercati regionali o sovraregionali, mentre il mercante sedentario le affida al trasportatore e ai propri affiliati o impiegati demanda la cura degli interessi locali. Eppure non disdegna di muoversi anche personalmente per ragioni superiori di strategia e di controllo. Matteo Corsini scrisse i *Ricordi* di famiglia a Firenze, a partire dal 1362 fino al 1402. Nel prologo del libro ricorda brevemente i diciotto anni trascorsi a commerciare lontano dalla città di nascita e di residenza, in viaggio nelle Fiandre, in Inghilterra, in Francia, in Portogallo, colmando le distanze per via di mare o via di terra, in un andirivieni continuo[27].

Il ciclo di fiere della Champagne, composto da sei appuntamenti, che si svolgevano in tempi e in città diverse – due a Troyes in estate e in inverno, due a Provins in primavera e in autunno, una a Lagny, presso Parigi, e un'altra a Bar-sur-Aube – attirava mercanti da tutte le regioni della Francia, dall'Italia

settentrionale e centrale, dalle Fiandre, dall'Inghilterra, dalla Germania, dalla Svizzera, dalla Savoia, dalla Spagna. Da un documento rimasto della fiera estiva di Troyes svoltasi nel 1296 sappiamo che furono presenti in quell'occasione, per la sola area italiana, mercanti provenienti da Piacenza, Genova, Milano, Asti, Como, Savona, Firenze. Le fiere fiamminghe si svolgevano in città diverse, Ypres, Bruges, Lille, Torhout e altre, con un ciclo quasi continuo e un'organizzazione che prevedeva una durata scandita secondo un preciso rituale: circa quindici giorni destinati alle assemblee dei mercanti, tre giorni di «mostra», otto giorni di libera contrattazione, quattro riservati ai pagamenti[28].

L'organizzazione degli scambi così modulata richiedeva al mercante attitudini di viaggiatore e abilità, che si potevano acquisire con la conoscenza delle cose, per non trasformare ogni volta il viaggio in un'odissea pericolosa. Un trattato scandinavo sull'educazione, uno dei molti componimenti medievali volti a insegnare regole di comportamento utili per ogni categoria sociale, scritto probabilmente all'inizio del Duecento, fornisce un quadro dettagliato del tipo di cognizioni e delle doti di carattere indispensabili per il successo nella carriera commerciale. Alcune di esse appaiono strettamente correlate alla funzione specifica del viaggiare, come componente essenziale del lavoro. Il mestiere del mercante

diventa dunque in certo modo anche quello di viaggiatore ed egli deve formarsi in entrambi i settori di esperienza. Per seguire le indicazioni del trattato,

> deve possedere una buona dose di coraggio ed essere preparato a correre seri pericoli sia sul mare che in terre pagane. Deve avere modi garbati e accomodanti e al tempo stesso saper adoperare la massima cautela negli affari, evitando di acquistare merce senza averne prima controllato la qualità e le condizioni. Durante i soggiorni all'estero dovrebbe scendere nei migliori alberghi e non farsi mai mancare il necessario, senza però indulgere in spese inutili. È pure consigliabile che si astenga dal bere, dal frequentare le prostitute, dalle risse e dal gioco. Di grande utilità potrebbe risultare la conoscenza delle lingue straniere, specialmente il francese e il latino; non dovrebbe comunque trascurare lo studio del diritto e l'attenta osservazione delle usanze locali. [...] Qualora il mercante sia proprietario di una nave, deve farla calafatare ad ogni autunno, conservarne la strumentazione e le attrezzature in ordine perfetto, salpare a primavera e organizzarsi in modo da essere di ritorno con certezza entro la fine dell'estate.

In genere, per proteggersi dai rischi più gravi, i mercanti si associano in compagnie, gruppi, confraternite, corporazioni e cercano di viaggiare in carovane. Dallo statuto di una di queste antiche associazioni, risalente probabilmente al X secolo e redatto a Valenciennes, si apprende che i suoi membri erano costantemente esposti al pericolo «per mare e per terra», che viaggiavano insieme armati, anzi, che era prevista una multa per quanti partissero senza armatura ed arco e che una volta lasciata la loro città a nessuno era concesso di allontanarsi dal convoglio. Benché con il passare

del tempo i viaggi diventassero sempre più sicuri, ancora alla fine del Duecento i mercanti che venivano dalle città fiamminghe per visitare le fiere della Champagne viaggiavano assieme in carovane armate, sotto il comando di un capo, con un portabandiera in testa alla colonna e servitori armati e balestrieri ai fianchi dei carri carichi di stoffe preziose. La comitiva che nel 1285 si mise in marcia da Douai era composta, per esempio, di venticinque mercanti che viaggiavano con trentasei servi, tutti armati per ogni evenienza[29].

Nelle città italiane la categoria dei mercanti era la prima ad essere ascoltata e consultata dai governi per il problema della sicurezza e della percorribilità delle strade: ciò accadde a Milano nel 1216, a Siena nel 1262, a Pistoia nel 1284. Nel 1306 a Modena essi sollecitarono un servizio di rimozione della neve sulla strada per Lucca, che diventava pressoché impraticabile nei mesi invernali[30].

Il viaggio del mercante non è solo quello compiuto per andare alle fiere o per visitare le proprie filiali: il mercante viaggia anche per allargare il proprio giro d'affari, per vendere direttamente partite di merci, per esplorare la possibilità di nuovi mercati, di una commercializzazione di prodotti diversi. Dalle notizie che possediamo su alcuni di questi personaggi – biografie, ricordi, atti notarili che li riguardano – viene fuori un quadro singolare, di uomini mai stabili, che compiono periodicamente

lunghi viaggi, che stanno lontani mesi e mesi dalla propria città, dalla famiglia, che diventano insomma cittadini del mondo. Romano Mairano, un veneziano del XII secolo, fu uno di questi. Fra il 1153 e il 1154 compie il primo viaggio verso il Vicino Oriente: Salonicco, Costantinopoli, Sparta, e poi ancora Costantinopoli sulla via del ritorno per Venezia. L'anno seguente riparte con un carico di legname di nuovo diretto a Costantinopoli, dove si stabilisce e organizza una rete di traffici locali con Smirne, Acri ed Alessandria, città nelle quali si reca ricorrentemente fino al ritorno in patria nel 1164. Ma Venezia è ancora la sua patria? Sarebbe lecito chiederselo, perché Mairano compie ancora due viaggi tra Venezia e Costantinopoli, prima di stabilirsi in Alessandria, nel 1174, e cominciare di lì la spola con Tiro, Acri e Venezia. «L'uomo d'affari veneziano è costantemente in viaggio: è buon marinaio quanto buon commerciante»[31].

Eppure il legame con la città d'origine rimane fortissimo e indimenticato per tutta l'esistenza. Non si esaurisce nella nostalgia per i paesaggi, i colori, le abitudini della propria terra. Si sostanzia di vincoli concreti: una casa, una donna, una famiglia mai trasferita altrove, che sono la casa, la donna, la famiglia per eccellenza, rispetto alle relazioni stabilite e alle dimore abitate altrove, dove tutto sembra provvisorio anche se il provvisorio occupa lo spazio di una vita intera. I mercanti ebrei, prima di affrontare un viaggio

d’affari che si presumeva lungo e incerto, erano soliti rilasciare alle consorti un «libello di divorzio condizionale», «affinché non rimanessero donne “abbandonate”»[32]. A un viaggiatore veneziano, dato per disperso in un naufragio avvenuto nel 1432, capitò di trovare, al ritorno, la moglie maritata a un altro uomo. La lunghezza del tempo trascorso dalla sua partenza, le ripetute notizie giunte in patria sul naufragio e sulla mancanza di superstiti, la giovane età della donna, una certa impulsività, avevano condotto a quella decisione rivelatasi, a conti fatti, troppo precipitosa:

> Ser Bernardo da Cagliere, nocchiero della nave, la cui moglie, essendo giovane, sì per la longa dimora del tempo trapassato, sì per essersi verificato più volte detta nave con tutti quelli che vi eran sopra esser pericolata, e non apparendo alcun segno in contrario, consigliatasi più frezzolosa che pensatamente, com’è usanza delle bisognose donne, si maritò a Treviso e più mesi visse in santo matrimonio, credendo perseverar in quello.

La vicenda si concluse con il ritorno della donna al legittimo consorte dopo un periodo di alcuni mesi trascorso in monastero[33].

I distacchi sono a volte cesure interminabili, alleviate a stento per chi resta dalla circolazione frequente di notizie. Sulle rotte marittime, sulle strade, sulle piste carovaniere, i viaggiatori si incontrano, si affidano messaggi, si raccontano gli eventi più recenti e ogni frammento di notizia rimbalza avanti e indietro. Esistono però imponderabili accadimenti, circostanze sfortunate,

luoghi misteriosi, solitudini aspre e inabitate in cui non è impossibile scomparire. Lo sanno bene tutti coloro che volontariamente recidono i legami con il passato.

Nel XIII secolo i mercanti europei raggiungono ormai destinazioni prima impensabili, sfidando ad ovest le onde dell'oceano Atlantico e ad Oriente l'incognita dei deserti e dei gioghi montuosi. I marinai genovesi, già abituati a varcare lo stretto di Gibilterra per frequentare Cadice e Siviglia, ora si spingono oltre: nel 1277 la nave di Nicolozzo Spinola raggiunge le Fiandre; nel 1278 un'altra arriva in Inghilterra. Ben presto si organizza la navigazione atlantica e dal 1298 si stabilisce una linea regolare tra il capoluogo ligure, le Fiandre e l'Inghilterra. Nel secondo decennio del XIV secolo anche la rivale Venezia crea una linea concorrente di galere, che percorrendo gli stessi itinerari raggiungono i medesimi centri di produzione. Alla fine del secolo due veneziani, Niccolò e Antonio Zeno, raggiungono le estremità settentrionali, le isole Fær Øer, l'Islanda, la Groenlandia[34].

Sulle vie aperte dai viaggi di esplorazione e di missione degli ordini mendicanti, francescani in particolare, i mercanti occidentali partono anche verso l'Asia. Ancora una volta veneziani, i Polo, Niccolò e Matteo, raggiungono nel 1261 la corte del Gran Khan a nord di Pechino passando per Bukhara e rimangono otto anni in Asia centrale. Dal 1271 al 1295 Marco, figlio di Niccolò, si inoltra fino al mar

Cinese, alla penisola di Malacca e alle isole della Sonda[35]. Giovanni da Montecorvino, futuro arcivescovo di Pechino, è accompagnato nel suo viaggio verso la Cina nell'ultimo decennio del Duecento da un mercante di nome Pietro di Lucalongo, che si spinge fino ad acquistare il terreno su cui Giovanni farà edificare la sua cattedrale nel 1305. Nel primo Trecento si ha notizia di mercanti genovesi che trafficano nei pressi dell'odierna Bombay e nel Turkestan; più in generale si parla di mercanti «latini» lungo la costa occidentale dell'India, fra Thana e Quilon, che di là si spingono fino in Etiopia. Nel 1333 due fratelli genovesi, Iacopo e Ansaldo de Oliverio, si trasferiscono «ad partes Catagii» e vi rimangono parecchi anni «trafegando, negociando et mercando»[36]. Quasi negli stessi anni un loro concittadino, Andalò di Savignone, giunto fino al Catai, si vide rinviato in Occidente investito di una missione presso il papa da parte del Gran Khan Toghan-Timur. Partito con alcuni compagni nel luglio del 1336, giunse ad Avignone il 31 maggio 1337, dove ricevette da Benedetto XII lettere per diversi sovrani mongoli, per i re di Ungheria e di Napoli, per il doge di Venezia. Il 22 dicembre erano a Venezia, già sulla via del ritorno, che prevedeva una deviazione a Napoli per imbarcare fra' Giovanni Marignolli, destinato dal papa a ricoprire l'incarico di arcivescovo di Pechino come successore del suo omonimo da Montecorvino morto nel 1330. A Caffa il prelato e i religiosi che lo

accompagnavano continuarono per via terrestre attraverso il Kipciak, il Turkestan e il deserto di Gobi. Del giovane mercante trasformato in ambasciatore si perdono momentaneamente le tracce. Notizie indirette confermano il buon esito della missione; al principio di luglio 1339 infatti il Gran Khan ricevette il primo di quei cavalli che aveva mandato a chiedere al capo dei cristiani in Occidente. L'infaticabile mercante non si trattenne a lungo poiché, secondo la documentazione residua, all'inizio del febbraio 1345 si trovava nuovamente a Genova[37].

Nell'estate del 1338 un gruppo di sei veneziani, legati da vincoli di parentela e di amicizia, si imbarcarono per Costantinopoli. La sosta era necessaria per organizzare il viaggio nell'Oriente più profondo e per procurare denaro ulteriore con la vendita di una parte dei panni fiamminghi e fiorentini che recavano con loro come mercanzia. Un convoglio di quattro galee li condusse a Tana dove cominciava l'itinerario che per via terrestre, verso Astrakhan, affacciata sul mar Caspio, Sarai, lungo le rive del Volga, e oltre, saliva agli altipiani dell'Asia centrale. Cinque di loro riuscirono ad arrivare a Delhi, quattro fecero anche ritorno a casa, con guadagni assai modesti[38].

Un tempo questi itinerari commerciali erano stati riservati a mercanti arabi ed ebrei. Il ruolo degli ebrei nel commercio mediterraneo e nella funzione di cerniera fra due mondi era stato

intenso e insostituibile fino al X secolo almeno. Viaggiavano da ovest ad est e da est ad ovest, parte via terra, parte via mare. Parlavano arabo, persiano, greco, latino, francese, spagnolo, slavo. In ogni terra erano stranieri e di ogni comunità ebraica erano concittadini. Prendevano il mare dalla Francia, caricavano le loro merci sui cammelli e andavano via terra fino a Suez, si imbarcavano sul mar Rosso per dirigersi al porto di Medina e della Mecca, e ancora verso l'India e poi la Cina. Dalla Spagna raggiungevano le coste settentrionali dell'Africa, Tangeri, diretti verso l'Egitto e di lì a Damasco, Baghdad, Bassora, le regioni del Sind (nell'attuale Pakistan) e dell'Hindustan e la Cina[39]. La loro presenza nel commercio marittimo del Mediterraneo era destinata ad affievolirsi sempre di più per la concorrenza insostenibile delle repubbliche marinare italiane ed anche per il ruolo dei principi musulmani, in grado di armare navi mercantili o di affidare il trasporto delle merci alle imbarcazioni inviate in missioni di ambasceria. Sempre più isolati, sempre meno in possesso di navi, costretti a viaggiare quasi sempre solo con i propri correligionari, visto che i divieti e i precetti imposti dalla loro religione non erano rispettati o accettati, i mercanti ebrei finirono per cedere il passo agli europei e ai musulmani[40].

L'organizzazione più specializzata del commercio negli ultimi secoli del Medioevo creava altre figure professionali di lavoratori itineranti. Spedite per

mare o per fiume, le merci erano affidate alla custodia e alla perizia dei marinai, ma anche per via terrestre si era venuta creando un'attività particolare, quella dei carovanieri di mestiere, vetturali che conducevano convogli per conto dei mercanti, con un numeroso seguito di servi addetti alla cura delle merci e degli animali. Di queste società di vetturali, chiamati carrettieri anche se trasportavano merci sia su carri sia a dorso di animali in fila, si sa molto poco: essi stabilivano contratti con i mercanti di volta in volta e si impegnavano a rispettare le clausole ivi inserite. In genere non si prestavano per viaggi a lunghissima distanza e le grandi marce erano compiute così a tappe, replicando più di una volta gli accordi[41]. Alla fine del Trecento, per esempio, Genova spediva via terra a Parigi merci «sottili», che erano affidate a *victurales* da diversi proprietari. Costoro provenivano in massima parte dalle località appenniniche o dall'area piemontese[42].

Sulle attività mercantili si modula un ulteriore servizio, si crea un altro settore lavorativo che del viaggio fa la propria caratteristica basilare: il servizio postale. Si intende che esso non era votato esclusivamente alle necessità del commercio, ma da quest'ultimo traeva principale e peculiare alimento e in alcune forme era organizzato direttamente dalle grandi compagnie mercantili. La corrispondenza ufficiale faceva capo a servizi speciali, non si affidava a vetturali e carradori cui

invece potevano ricorrere privati cittadini che non avessero fretta di vedere recapitate le loro missive. Lettere private non urgenti erano del resto affidate indifferentemente a conoscenti in viaggio o trasportatori di professione che si muovevano con una certa lentezza e magari con itinerari non diretti. Ma tutta la corrispondenza pubblica, ufficiale, legata ad attività lavorative che presupponevano la rapidità come requisito essenziale ed anche una notevole frequenza di circolazione, doveva essere portata da corrieri di mestiere. L'organizzazione di questi ultimi si avvaleva essenzialmente di due modelli, quello dei corrieri in proprio, la cui attività si svolgeva liberamente, venendo i soggetti di volta in volta assunti da un'azienda, da un privato, da un'autorità, e quello di coloro che facevano capo ai «maestri dei corrieri», cioè un'impresa con dimensioni anche ragguardevoli[43]. Un esempio del pieno Quattrocento: il «maestro» Antonio di Bartolomeo del Vantaggio aveva suoi corrieri circolanti su una rete che, partendo dalla sede madre situata in Firenze, abbracciava Lisbona, la Catalogna, Londra, Bruges, Lione, Ginevra, Milano, Venezia, Bologna, Pisa, Siena, Roma, Napoli. Tra il 15 maggio 1473 e il 12 novembre 1474 solo per Venezia furono inviati 81 corrieri.

A volte costoro stabilivano veri e propri record di velocità: il corriere genovese Ostiano Basso nel 1385 avrebbe impiegato dieci giorni per andare da

Cadice a Southampton, percorrendo ben 1.800 miglia secondo i calcoli di allora, quando ne occorrevano almeno 30 per colmare la distanza tra Londra e Valenza[44]. Impresa che parrebbe impossibile, a meno di non presupporre un tratto di percorso via mare. In altri casi erano costretti a soste prolungate contro ogni previsione per incidenti di percorso o malattie. Così accadde, per esempio, allo sfortunato corriere tedesco Carlo di Corrado, obbligato a un ricovero di nove giorni «per infermità» presso l'ospedale della Misericordia di Prato[45]. Esistevano, al di là della disponibilità e degli sforzi eccezionali di singoli soggetti, servizi speciali espressi che erano previsti per brevi tratti marittimi con imbarcazioni agili e veloci, detti liuti, eventualmente collegati con percorsi terrestri e ulteriori raccordi via mare, in una composizione di segmenti, ciascuno dei quali utilizzabile in sé. A questi servizi postali erano estranei tutti coloro che svolgevano lo stesso tipo di lavoro alle dipendenze di un potere pubblico e che potevano essere inviati in missione in qualunque momento usufruendo di una speciale e riservata rete di rifornimenti, punti di sosta e ricambi. I signori Estensi, come gli altri sovrani, si avvalevano di propri cavallari e messi per la consegna di dispacci ufficiali, lettere a pubbliche autorità, ma anche corrispondenza privata fra membri della casata. Non era raro che a persone di fiducia, insieme allo scritto, venisse affidato un messaggio orale di particolare segretezza da comunicare solo al destinatario in un

colloquio riservato. Ricciarda di Saluzzo, vedova di Nicolò III d'Este, usò con una certa frequenza questo stratagemma nella corrispondenza con Borso, signore di Ferrara, alla metà del Quattrocento[46].

Ma l'organizzazione di gran lunga più sicura, che garantiva la maggiore frequenza e capacità di carico, poteva essere considerata quella cosiddetta delle «scarselle», dal nome della borsa di cuoio in cui si raccoglievano i mazzi di lettere. Tale sistema di invio delle missive era stato creato dai mercanti autorevoli delle principali piazze interessate ai servizi, consorziati tra loro secondo statuti societari ben definiti che indicavano con precisione il nome degli aderenti, gli itinerari da seguire, con eventuali deviazioni o prosecuzioni ammissibili, il prezzo globale di ogni viaggio, collegato a una durata media, con premi incentivanti e con penalità previste in caso di ritardi. I fondatori di queste imprese cedevano l'uso del servizio ad altre aziende ed ai privati, che pagavano per singole lettere o mazzi di lettere in rapporto ai segmenti del percorso da superare. I settori principali del servizio erano costituiti dalle scarselle catalane, fiorentine, genovesi e lucchese. Le prime collegavano Barcellona con Bruges da una parte e con Pisa e Firenze dall'altra. Le seconde andavano da Firenze a Parigi e Bruges oppure a Milano e Colonia e di nuovo anche a Barcellona. Le genovesi congiungevano il capoluogo ligure con Bruges, con

la Catalogna e con Siviglia, mentre la lucchese si limitava all'itinerario fiammingo[47].

Ai mercanti e ai sistemi di diffusione da loro organizzati ci si poteva rivolgere dunque per mandare a destinazione una lettera, un messaggio, un plico. In talune circostanze, specie nei secoli dell'alto Medioevo, agli uomini d'affari era stato demandato anche un incarico diretto di intermediazione, una missione in qualche modo assimilabile a una funzione diplomatica. Esistevano però messaggeri e ambasciatori di professione che costituivano la struttura fissa della diplomazia dei diversi stati europei e non europei. Quando erano in vigore rapporti di conoscenza e di reciproco riconoscimento fra poteri, anche antagonisti, missioni occasionali erano inviate con molteplici pretesti e nelle circostanze più varie: per porgere felicitazioni, recare doni, assistere a cerimonie nuziali, condolersi negli eventi luttuosi, inoltrare richieste di matrimonio; nello stesso tempo si coglieva l'opportunità di condurre sondaggi e di esplorare le intenzioni degli ospiti del momento, di decifrarne le linee di politica estera. Una missione diplomatica poteva esigere anche parecchi anni, nella preparazione e nell'esecuzione del viaggio, nel cauto, prudente e prolungato scambio di opinioni, nell'andamento complessivo delle trattative. Nonostante l'impiego di una diplomazia ufficiale e di tutti i possibili accorgimenti, ognuna di queste azioni

diplomatiche correva il rischio di non approdare a risultato alcuno e di aver invano richiesto per mesi o anni un buon numero di persone presso corti straniere e in giro per il mondo.

Nel 768 il sovrano dei franchi, Pipino, riceve gli inviati del califfo al-Mansur a Selles-sur-Cher, dove sta tenendo corte. I legati arabi, che viaggiavano al seguito di un'ambasceria dello stesso Pipino di ritorno da Baghdad, avevano passato l'inverno a Metz e dopo il colloquio con il re si reimbarcarono a Marsiglia. Quando nell'aprile dell'801 gli ambasciatori del califfo di Baghdad Harun al-Rashid approdano al porto di Pisa diretti a raggiungere l'imperatore Carlo, in quel momento a Pavia, è perché sono incaricati della risposta a una missione inviata dallo stesso Carlo nel 797. Sono anche latori della notizia che dei tre inviati di Carlo solo uno è sopravvissuto, l'ebreo Isacco: in viaggio sulla strada del ritorno e incaricato del trasporto dei doni del califfo, è fermo sul litorale africano in attesa di adeguati mezzi di trasporto, considerato l'ingombro di almeno uno dei lussuosi regali, un elefante, che fu possibile recapitare al sovrano solo nel luglio dell'anno seguente a disgelo avvenuto delle nevi alpine[48].

La corte carolingia continuò ad essere cosmopolita, quella degli imperatori di Germania non lo fu di meno. Ottone I tesse rapporti diplomatici con il califfo di Cordova per mezzo del monaco Giovanni di Gorze e con la corte di

Costantinopoli inviando a più riprese un illustre emissario, il vescovo di Cremona Liutprando. Federico I si serve di Gerardo di Strasburgo per una lunga missione esplorativa presso il Saladino[49]. Alla fine del XIII secolo, in risposta alle prime missioni inviate dall'Occidente, i Khan tartari cominciarono ad inviare loro diplomatici in Europa; costoro erano spesso accompagnati da cristiani, come il genovese Buscarellio Ghisolfi che nel 1289 guidava il gruppo di tre gentiluomini, otto cavalieri, sei garzoni e un cuoco, in viaggio fra Roma, Parigi e Londra, dove il nobile Chagan si unì a loro per dirigere il negoziato. Ma si tratta di pochi esempi, a fronte di moltissimi altri, la cui fama è stata amplificata dalle relazioni scritte a testimonianza appunto di queste imprese, come missioni diplomatiche speciali[50].

L'opera corrente di mantenere rapporti fra stati era affidata in buon numero ad ambasciatori residenti o itineranti, reclutati tra gli esponenti dell'aristocrazia e dell'alta borghesia, membri del ceto dirigente. Tutti costoro si muovevano a proprio agio negli ambienti di corte, in cui spesso vantavano conoscenze personali e l'amicizia di personaggi influenti, e agivano sia in orizzonti geografici e politici circoscritti sia in spazi dilatati e lontani. Dell'intensissima attività di questi personaggi, viaggiatori e conoscitori di popoli, resta comunque notizia negli scritti che venivano inviati in patria per tenere informati e sempre aggiornati i

rispettivi governi. Ogni potere sovrano aveva i propri funzionari o gli incaricati per un'occasione speciale e la trama degli spostamenti era veramente molto fitta[51]. La repubblica fiorentina utilizzò in missioni di ambasceria uno dei suoi cittadini più ricchi e autorevoli, messer Palla di Nofri Strozzi, prima che l'inimicizia della famiglia Medici lo costringesse all'esilio nell'anno 1434. Il ricchissimo e colto uomo d'affari aveva viaggiato più di una volta in rappresentanza di Firenze, tra Roma, Bologna, Ferrara, Venezia[52]. Al modenese Nicolò Sadoleto toccò muoversi ripetutamente e per lunghi periodi per conto di Ercole I d'Este nei primi anni Ottanta del Quattrocento. Partito nella primavera del 1480 alla volta di Napoli, da cui era appena rientrato dopo l'inverno, per una missione ritenuta di breve durata, si trovò a doverla prolungare a tal punto da essere costretto a richiedere al duca un supplemento in denaro per far fronte alle molte spese da sostenere, tra cui quelle relative al guardaroba, che il freddo sopraggiunto nel frattempo imponeva di arricchire. Inoltre, mentre dimorava alla corte del re Ferrante, quest'ultimo lo condusse con sé o lo inviò in missione nelle città dell'Aquila, Chieti, Andria, Taranto, Foggia, Benevento, Brindisi e persino in Ungheria alla corte di Mattia Corvino, sposo della figlia Beatrice d'Aragona. Si era ormai nel maggio 1482. Il Sadoleto aveva trovato a Napoli l'ambasciatore sforzesco Marco Trotti, quello fiorentino Pietro Nasi e il senese Lorenzo Loreti,

una piccola comunità «internazionale», dolendosi spesso della prolungata permanenza e di avere praticamente abbandonato la moglie nella patria modenese[53].

Il veneziano Giosafat Barbaro per sedici anni viaggia oltre i paesi compresi fra il Don e il Volga, i porti del mar Nero, la Tauride, la Ciscaucasia e il Ducato di Moscovia. Rientrato a Venezia nel 1451, subito gli si affida la reggenza di Scutari e in seguito il Provveditorato d'Albania. Tutti gli anni di esperienza e di sapienza accumulata fanno di lui il soggetto ideale per la nomina ad ambasciatore presso un alleato prezioso, il re di Persia Hussun Hassan. È il 1471: nel viaggio di andata è costretto a sostare a Cipro per un anno, rimarrà in Persia fino al 1473[54].

A volte un incarico era affidato in modo più occasionale a persone ai margini della vita politica, appartenenti a famiglie influenti, viaggiatori abituali per lavoro e con una buona conoscenza degli ambienti verso cui era diretta l'ambasciata. Bonaccorso Pitti racconta di aver recato un'ambasciata importante per conto della Signoria fiorentina al duca di Orléans, con cui aveva una discreta familiarità per i suoi frequenti viaggi e la buona accoglienza a corte. L'urgenza della missione lo spinse a cavalcare per 450 miglia fino a Parigi dal 22 novembre alla notte del 29, quasi senza respiro, sfinendo «in sul cammino molti

cavalli», dei quali il duca generosamente lo risarcì[55].

Del resto i primi a dare l'esempio di mobilità sono quanti stanno ai vertici dell'apparato governativo: re e imperatori, vescovi e papi, signori e rappresentanti degli organismi municipali non si sono mai sottratti all'onere del viaggio. Spedizioni militari, diete, incontri con altri potenti obbligano gli esponenti dei ceti dirigenti a spostamenti anche prolungati e di lunga distanza. Attraverso questi viaggi si dispiega in forma solenne, con l'esibizione della forza e delle ricchezze, una strategia ritualizzata del potere. Spesso le sovrane accompagnano i consorti nei grandi viaggi, persino se si tratta di occasioni belliche. Nel 927 la regina Emma si recò con il re Roberto di Francia ad assediare Laôn e dopo la presa della città venne lasciata lì dal marito per assicurare la custodia della conquista. Talvolta vengono chiamate a sostituire la presenza del regale consorte in delicate missioni di alleanza o conferma di patti di amicizia. Nell'agosto 998 il re di Francia Ugo Capeto scrive all'imperatrice Teophano, vedova dell'imperatore Ottone II di Sassonia e reggente per il figlio minore Ottone III, annunciandole che la moglie, regina Adelaide, si sarebbe recata a Stenay, a nord-est di Parigi, nella regione della Lorena, sulle colline della Mosa, per incontrarla e rinnovare il legame che univa le due corti[56].

Ma esiste un viaggio al femminile di tipo particolare e unico, con caratteristiche che lo distinguono da ogni altro e poco o niente hanno a che vedere con la concezione contemporanea del fenomeno: il viaggio di nozze. Nel Medioevo esso rappresenta il viaggio della vita, spesso senza ritorno, una linea retta individuata fra due punti, due casate, due luoghi. L'espressione *ducere uxorem* si serve del verbo *condurre* nel duplice senso giuridico e spaziale. Una nobile fanciulla compie un percorso rituale dalla casa d'origine a quella del marito. Beatrice d'Aragona fu condotta in sposa da Napoli al re d'Ungheria Mattia Corvino nel 1476 e non tornò mai più indietro nella terra d'origine, dividendosi tra le due capitali, Buda e Vienna, e i villaggi e i castelli del vasto dominio dello sposo. I viaggi per condurre alle nozze principesse e nobili assomigliano a spedizioni armate. Essi attraversano paesi e città, sfilando con i loro sontuosi cortei e un apparato scenografico di sicuro effetto, attirando l'attenzione e gli sguardi degli abitanti. A seconda del rango cresce il numero degli accompagnatori e lo sfarzo degli abiti, delle armi, delle cavalcature. Nel 1465 Ippolita Sforza, figlia del duca di Milano, ebbe trecento cavalieri, principi e signori lombardi, oltre a trenta nobili dame, per raggiungere il marito, Alfonso, figlio del re Ferrante, alla corte di Napoli. A prenderla, a Milano, erano andati Federico d'Aragona, fratello dello sposo, in compagnia di seicento cavalieri, che

si unirono al corteo degli Sforza, formando così un gruppo di quasi mille persone[57].

Tra i viaggiatori famosi, che hanno lasciato testimonianza e segni dei loro percorsi, vanno annoverati, a partire dal XIII secolo, francescani e domenicani. Religiosi missionari in terre pagane, monaci in pellegrinaggio spirituale, pii fondatori di conventi in zone aspre e inospitali, avevano dai primi secoli del Medioevo affrontato le incognite del viaggio per portare il messaggio cristiano al di là dei confini del proprio paese, oltre che per affinare la propria spiritualità e mettere alla prova la saldezza della fede. Celebre il caso di san Colombano, che dalla lontana Irlanda, attraverso la Francia, raggiunse l'Italia per fondarvi il monastero di Bobbio, ma altri, più oscuri personaggi si sono avvicendati nel tempo seguendone le orme, anche se per itinerari e fini più circoscritti.

L'irrompere dei mongoli sulla scena europea nel quarto decennio del XIII secolo crea le premesse per un organizzato andare verso Oriente di esponenti dei due ordini mendicanti, dei francescani e dei domenicani. Essi si muovono con il duplice scopo di convertire le popolazioni delle sterminate steppe russe, spalancatesi finalmente allo sguardo e all'azione degli occidentali, e di individuare i caratteri e le intenzioni del nuovo avversario.

Precoce, nel 1237, quando ancora i mongoli non avevano sconfitto sanguinosamente gli eserciti

riuniti di Polonia e di Ungheria (1241), fu il viaggio del domenicano ungherese Giuliano, missionario attraverso la Bulgaria, la Russia, la Grande Ungheria, cioè la regione di Orenburg ai limiti occidentali della Siberia[58]. A partire dal 1245 si susseguirono una serie di spedizioni organizzate. La prima di queste, affidata al domenicano francese Andrea de Longjumeau, buon conoscitore della Terrasanta e capace di esprimersi in arabo e in persiano, rese subito palesi le enormi difficoltà di entrare in contatto con quel mondo sconosciuto ed estraneo[59]. Raggiunto da Lione il regno latino di Gerusalemme, il domenicano fu costretto lì a una sosta di due anni, impiegati a negoziare un passaggio verso Oriente con i principati musulmani, diffidenti nei confronti di un possibile contatto tra i loro due nemici, di Oriente e di Occidente. Tanta tenacia gli valse comunque il raggiungimento di Tabriz, la capitale mongolica dell'Iran. Ancora più problematica la spedizione del suo confratello Ascelino da Cremona, giunto in mezzo a mille difficoltà fino alla Transcaucasia orientale e costretto a un viaggio di ritorno avventuroso, a stento sfuggendo alla collera dei tartari che era riuscito a inimicarsi commettendo, sul piano delle relazioni diplomatiche e personali, ogni errore possibile[60].

Ben diversa la riuscita del viaggio di Giovanni da Pian del Carpine, francescano della prima generazione, perugino di nascita e per volontà di

Francesco divenuto custode della Sassonia e ministro provinciale. Accompagnato da Stefano di Boemia e da alcuni domestici, egli sceglie l'itinerario del nord, attraverso la Boemia, la Polonia, la Russia, fino a Kiev. In una delle gelide giornate della fine di febbraio del 1246 Giovanni entra in contatto con i mongoli: è l'inizio di un suo cammino ancora più dentro, verso il cuore dello sterminato impero delle steppe. Il 4 aprile è nei pressi del Volga, accolto dal capo locale, solo per ripartire alla volta della Mongolia, dei monti Changai e verso l'incontro col capo supremo, il Gran Khan Guyuk appena eletto successore di Ogodai. Da luglio a novembre egli è costretto a trattenersi presso la corte del sovrano, prima di ottenere una risposta alle missive inviate per sua mano dal papa; incurante del terribile gelo dell'inverno incipiente, comincia poi un viaggio di ritorno che lo porterà a Kiev ai primi di giugno del 1247 e solo nel novembre finalmente di nuovo a Lione[61].

Particolare successo nelle loro missioni esplorative nel lontano Oriente sembrano aver avuto proprio i francescani. Così fu anche per Guglielmo di Rubruck che, sollecitato dal re di Francia Luigi IX, prese contatto con i mongoli nella Russia meridionale nel corso del 1253[62].

L'ordine veniva utilizzato non solo per missioni diplomatiche ma per la sua funzione istituzionale, religiosa, quasi in virtù della adattabilità dei suoi

membri ai viaggi e alle realtà più ostili e disagevoli. Allorché i prigionieri cristiani, detenuti in Egitto e costretti a lavorare in catene per gli arabi, riescono a inviare un messaggio al papa affinché mandi presso di loro un sacerdote, il pontefice affida il caso al ministro generale dell'ordine francescano e questi cerca e trova fra i religiosi la persona più adatta, un frate che aveva già soggiornato nell'Africa settentrionale, ricavandone una certa dimestichezza con i luoghi, la lingua e le persone[63]. Piccoli gruppi di francescani si ritrovano a vivere e a predicare la dottrina cattolica in contrade lontanissime, sopportando rischi, fatiche, sofferenze, talvolta fino al sacrificio di sé. Odorico da Pordenone descrive con abbondanza di particolari il martirio di quattro frati minori, gli italiani Tommaso da Tolentino, Iacopo da Padova, Pietro da Siena, e il georgiano Demetrio da Tiflis, avvenuto a Thana, in India, nell'aprile del 1321[64]. Con esiti meno drammatici, missionari francescani e predicatori domenicani riescono ad inserirsi in comunità di villaggio o in grandi centri urbani, coprendo capillarmente un territorio assai vasto e raggiungendo spesso luoghi inesplorati.

«Dopo aver attraversato mari e deserti, raggiunsi Baghdad, la più famosa città dei saraceni, e qui appresi sia la lingua che la scrittura araba». Così scriveva nel maggio del 1291 Ricoldo da Montecroce, domenicano nel convento fiorentino di Santa Maria Novella. Sul finire del 1288, da Acri e

con il consenso di papa Niccolò IV e del maestro del proprio ordine, fra' Muzio da Zamora, Ricoldo aveva dato inizio alla sua peregrinazione orientale, che lo vide impegnato nella missione di predicazione evangelica in Turchia, Persia, Mesopotamia, Iraq. Non senza incorrere in gravi rischi personali: fra il 1295 e il 1296 venne ridotto in schiavitù e poi abbandonato nel deserto da una carovana di beduini intransigenti e ostili[65].

All'intensa circolazione di uomini in ogni direzione una categoria di viaggiatori contribuì in maniera speciale: in tutti i tempi i pellegrini furono delle strade gli abitatori instancabili, muovendosi in ogni direzione, alimentando un flusso continuo e assai complesso da decifrare nelle sue caratteristiche e nelle implicazioni. Ogni viaggio di pellegrinaggio rappresenta, al di là del fenomeno religioso e sociale percepibile come tale a distanza, un'esperienza di carattere individuale, unica nella vita di una persona, ma coinvolgente coloro con cui quella persona è o entra in relazione. Di questa «prova» le motivazioni e gli esiti non sempre appaiono decifrabili nel loro intrico, perché appartengono alla mente, al cuore, alla coscienza religiosa di ciascuno, non meno che alla realtà materiale del microcosmo di appartenenza, alla sfera dei legami affettivi e di amicizia. Per quanto il fenomeno si diffonda, diventando una consuetudine di massa, lo spessore che conquista nella vita del singolo rimane rilevante.

Fra le tante possibili testimonianze in questo ambito, c'è una notizia riferita da Bonaccorso Pitti, che può far riflettere su alcuni aspetti: «io udii dire a Neri nostro padre che uno nostro antico ebbe nome Bonsignore, il quale andò al santo Sipolcro in Ierusalem e a Santa Caterina al monte Senai, il quale non tornò né seppesi dove morisse; e che alla partita che fece da Firenze lasciò la sua donna gravida, partorì uno figliuolo il quale per lo nome del padre fu chiamato Bonsignore»[66]. L'informazione del viaggio devoto dell'avo si è tramandata oralmente, di padre in figlio, senza che nessuna carta si conservi, anche se la lontananza da chi scrive si misura ormai in generazioni, ma il fatto è evidentemente di quelli che resistono nella memoria familiare. E forse, si potrebbe pensare, anche in ragione dell'essere meno frequente il viaggio in Terrasanta in quell'età, con qualche caratteristica di novità e di straordinarietà che verrà perdendosi nel tempo, allorché i racconti e i ricordi di molti fiorentini avranno avvicinato in una certa misura le coste siro-libanesi e palestinesi. La conclusione tragica del pellegrinaggio, evento che si verificava abbastanza frequentemente stando alle numerose testimonianze in proposito, rende evidente la dimensione di distacco definitivo, di cammino verso un mondo altro, insita nel concetto stesso di pellegrinaggio. Il valore di questo come atto di fede è sottolineato dall'importanza degli affetti terreni a cui il partente si strappa, qui singolarmente accresciuta dall'immaginabile

tenerezza verso un figlio non ancora nato e dal senso di responsabilità che si dovrebbe provare nei confronti del suo futuro. Ciò che può apparire persino come noncuranza rispetto all'abbandono di una moglie incinta e alla possibilità di lasciare orfano, senza protezione, un nascituro è la sostanza del voto di pellegrinaggio, il riconoscimento di tutto il valore e la gravità dell'atto di devozione. Altre testimonianze confermano che i pellegrini decisi a mettersi in viaggio non si lasciavano distrarre da un'eventuale gravidanza della propria sposa, né erano inclini a ritardare la partenza aspettando la nascita del figlio. Il fiorentino Lionardo di Niccolò Frescobaldi, per esempio, partì per il pellegrinaggio in Terrasanta il 10 agosto 1384, nonostante la moglie fosse incinta; ella lo accompagnò, anzi, per un tratto sulla strada verso Bologna, insieme ad alcuni dei figli. Il Frescobaldi fece ritorno a casa «in capo d'undici mesi e mezzo» dal giorno della partenza, dunque ben oltre il periodo dell'attesa[67].

Intraprendere un lungo viaggio era per il pellegrino oneroso e pericoloso. Il finanziamento di uno spostamento in terre lontane e spesso per un periodo di mesi, se non di un anno, costituiva un problema; chi decideva di compiere un pellegrinaggio doveva procurarsi i mezzi per equipaggiarsi e per sopperire alle spese per il proprio sostentamento. A tale scopo si era talvolta costretti a realizzare denaro contante con la

vendita di qualche bene o con l'ipoteca su di esso. Non di rado lasciti testamentari *pro remedio animae* prevedevano il compimento di un viaggio devoto verso una delle grandi mete di pellegrinaggio. Le somme stanziate coprivano per intero i costi di viaggio e di soggiorno, permettendo così, a colui che accettava di assumere tale incarico in suffragio della salvezza del defunto, di effettuare anche per sé una visita ai Luoghi Santi forse altrimenti irrealizzabile. Il medico trevigiano Pietro Paolo Arpo, nel testamento redatto il 31 dicembre 1405, dispose l'invio di tre pellegrini, uno all'anno, a Santiago de Compostela, con il salario di 3 ducati ciascuno. Altabona, vedova di Nicola della Tavola, ferrarese, aveva deciso, invece, di far compiere il pellegrinaggio nello stesso santuario a una persona precisa, un tale Pasqualino Signoli, prevedendo una somma di 30 lire di bolognini, con la precisa richiesta che il viaggio fosse effettuato a piedi. Nel 1430 Galeotto de Avogario fece scrivere nel proprio testamento un lascito sufficiente a coprire le spese di viaggio per tre pellegrinaggi, uno «ultramare» al Santo Sepolcro, uno a Santiago de Compostela e il terzo a Sant'Antonio di Vienne, in Francia[68]. A volte erano istituzioni caritative a offrire modeste sovvenzioni in denaro, grano, pane, alimenti, abiti per permettere la partenza e l'organizzazione del viaggio.

L'incertezza della vita e la certezza di andare incontro a qualcosa di rischioso e ai molti pericoli

disseminati lungo le vie induceva i pellegrini a provvedere, prima di partire, alla sistemazione degli affari terreni, di qualunque entità fossero, anche modestissima. Non solo disponevano di affidare famiglia e patrimonio a persone di loro fiducia, ma si preoccupavano di redigere un testamento che regolasse l'eventuale eredità e tutelasse i propri eredi. La consuetudine che i beni del pellegrino fossero comunque sotto la protezione della Chiesa era purtroppo assai spesso disattesa. In quanti si accingevano a compiere un viaggio di devozione la percezione dei rischi connessi era sempre presente. La esprimeva molto bene Armellina, moglie di un pescatore, tale Giacomo, al momento di redigere insieme a lui il proprio testamento, poco prima della partenza da Ferrara per Roma, in occasione del giubileo del 1450. «Sono già così numerosi e diversi – dettava al notaio – i pericoli che ogni giorno si devono affrontare nella propria casa, che non è possibile evitare tutti quelli che si possono incontrare viaggiando in giro per il mondo»[69].

Dopo aver reperito i denari, sistemato i propri affari, il pellegrino riceveva la benedizione dal vescovo e procedeva al rituale della vestizione, che prevedeva la consegna delle varie componenti del suo abbigliamento: un mantello di tessuto ruvido, un cappello a larghe tese, rialzato sul davanti e legato sotto il mento, la bisaccia, una borsa floscia

di pelle appesa alla vita, infine il «bordone», un alto e robusto bastone di legno[70].

Da qualunque ragione fosse sollecitato, la ricerca di una crescita spirituale, un voto, un gesto di espiazione, una pena inflitta, il viaggio di pellegrinaggio finì con il diventare un fenomeno di importanza crescente nel corso del Medioevo. Il pellegrinaggio religioso costituisce, del resto, elemento integrante del credo musulmano come di altri. Per fare solo due esempi: Ibn Jubair, un arabo di Spagna, compì il suo pellegrinaggio alla Mecca dal 1183 al 1187, lasciandone anche un resoconto, e il celebre viaggiatore Abu 'Abd Allah Muhammad ibn Battuta, nato a Tangeri nel 1304, lasciò la sua città natale nel 1325 per recarsi in pellegrinaggio alla città sacra della Mecca, dove giunse dopo un anno e mezzo e dopo aver visitato, durante il percorso, l'Africa settentrionale, l'Egitto, la Palestina, la Siria. Un secondo viaggio alla Mecca, nel 1346-47, lo compì di ritorno dall'India dove aveva soggiornato otto anni. Il ricordo di questa e di altre straordinarie peregrinazioni fu messo per iscritto da Ibn Juzayy, un giovane letterato andaluso, cui per circa due anni Ibn Battuta andò narrando le proprie esperienze[71].

Pellegrini, cristiani e non, frequentavano antichi e tradizionali luoghi di culto e centri sviluppatisi nel corso del tempo a seguito del verificarsi di miracoli o del trasferimento di reliquie, con viaggi all'interno della propria regione, in una rete di

santuari locali, interregionali o al di fuori del proprio paese, in terre spesso lontanissime. In Oriente, oltre a Costantinopoli e Gerusalemme, si va per visitare san Mena, sulle rive del lago Mareotide, a poca distanza da Alessandria; si raggiunge Antiochia per rendere omaggio a san Babila; si venerano san Cipriano, santo Stefano, santa Crispina rispettivamente a Cartagine, Uzalis e Tebessa. Alcune di queste mete finiscono per perdere importanza con il tempo, decadono o passano irrimediabilmente nelle mani degli infedeli. Santuari di antica tradizione e di nuova istituzione li sostituiscono in Occidente: Roma e Milano anzitutto, in Italia, e poi Venezia, per la devozione a san Marco, Padova per sant'Antonio, Bari per san Nicola, il Gargano per san Michele e tanti altri luoghi minori la cui fama forse non esce dai confini ristretti della città e del suo contado. Fuori d'Italia si venerano san Martino a Tours, sant'Ilario a Poitiers, san Cassiano ad Autun, san Vittore a Marsiglia, la Vergine a Le Puy, santa Maddalena a Vézelay, san Giacomo a Compostela, i santi Pietro e Marcellino a Seligenstadt, sant'Antonio a Vienne, per citare solo alcuni dei più nominati nelle testimonianze, ma si potrebbe quasi dire che non vi è paese, regione, città, villaggio senza il proprio santo da venerare o una reliquia da cui impetrare un miracolo[72], anche se le grandi mete della cristianità medievale rimangono sostanzialmente tre: la Terrasanta, Roma e Santiago de Compostela, in Galizia[73].

Un modello di pellegrinaggio troviamo fissato nell'eloquenza di Bernardino da Siena, una delle figure emergenti della predicazione francescana quattrocentesca. La naturalezza con cui vengono delineate le tappe di un viaggio devoto tipico presuppone una base di conoscenza comune con il suo pubblico, un'esperienza condivisa. Fra gli *exempla*, di cui il frate intesse le sue prediche sulle piazze di Siena e di Firenze negli anni Venti del secolo e che costituiscono l'efficace e gustoso repertorio narrativo-didascalico, ce n'è uno infatti dedicato alla rievocazione di un «cavaliere, tutto divoto di Dio per convinzione e dilezione», colto nell'atto di decidere il suo giro. «E principalmente volse andare a Santo Iacopo per li perdoni, a Santo Antonio, a Roma e poi deliberò d'andare al Sepolcro»[74]. La fonte ci informa così indirettamente sui santuari più noti nel mondo della cristianità occidentale.

Il fenomeno del pellegrinaggio, continuamente in crescita dall'alto al basso Medioevo, presuppone un'accurata opera di propaganda e di controllo da parte della gerarchia ecclesiastica, degli ordini religiosi, di quelli monastico-cavallereschi, oltre a una complessa organizzazione di servizi e di trasporti, che spesso definisce vie, itinerari, rotte, e talvolta anche segna il successo di un luogo di culto. Poteri pubblici e imprenditori privati sviluppano, accrescono e affinano le redditizie attività connesse con il viaggio devoto, che da

privato, individuale impulso spirituale deve trasformarsi in un movimento collettivo su strade rese percorribili e sicure, con punti di sosta e possibilità di alloggio, lungo rotte marittime liberate dalla presenza dei pirati, su navi capaci di reggere il mare e far fronte alle tempeste. Per l'accoglienza e il sostegno al pellegrino alcuni ordini religiosi sono creati appositamente: per esempio quelli di Roncisvalle, del Gran San Bernardo, di San Giacomo della Spada, degli Ospitalieri di San Giovanni di Gerusalemme, dei Templari. Altri ordini già esistenti, cluniacensi, cistercensi, agostiniani, provvedono a costellare le vie di monasteri, ospizi, ospedali, alberghi, centri di informazione in cui il pellegrino trova, nella propria lingua, chi gli indichi la via da seguire, i passi da attraversare, le sorgenti di acqua potabile, i pericoli in agguato, le reliquie da venerare[75].

Gente di ogni condizione e di ogni nazionalità si ritrova lungo gli itinerari che conducono alle mete mistiche: sovrani, cavalieri, religiosi, gente d'arme, mercanti sono accomunati, se non dalle identiche intenzioni né dalle condizioni materiali in cui si svolge il loro viaggio, almeno dal traguardo, dal punto d'arrivo. A chi viaggia, in Terrasanta o altrove, può capitare di ritrovarsi in un ambiente cosmopolita in cui si intrecciano i destini, il linguaggio, le esperienze di persone appartenenti a realtà profondamente diverse.

Se nel settembre del 1395 il re francese Carlo VI si muove da Parigi in compagnia del duca d'Orléans per raggiungere Mont-Saint-Michel, in Normandia, si può pensare che il suo pellegrinaggio sia avvenuto non solo all'insegna della confortevolezza e del lusso, ma sotto specie anche di ricognizione e propaganda politica. In ogni caso si tratta di un pellegrino d'eccezione. La rara bellezza del luogo e il fascino arcano che a tutt'oggi conserva a dispetto della massiccia aggressione turistica, forse proprio in virtù di una natura che ogni giorno riprende il sopravvento, sono evocati nelle parole della fonte medievale. Quel paesaggio mutevole di acque e terra in alterno equilibrio, la grande abbazia «ch'è nel mare in su uno scoglio», ora superbamente inaccessibile, ora vicina, quasi vulnerabile per il gioco delle maree, sono elementi fortemente suggestivi[76].

Il soldato tedesco Piero di Giovanni, che il 20 ottobre 1411 si mette in viaggio per Santiago de Compostela, incarna invece perfettamente il tipo del pellegrino anonimo e comune il cui ricordo solo per caso è rimasto fissato su una carta, destinato a sopravvivere mentre il silenzio e la dimenticanza avvolgono le vite, i nomi e le esperienze di tanti come lui. Il viaggio in Galizia occupò lo spazio di sei mesi: tale è l'intervallo di tempo trascorso dal momento in cui Piero consegna tutti i suoi beni all'ospedale fiorentino di San Matteo, con l'intesa che gli vengano custoditi e restituiti al ritorno o

donati ai poveri in caso di non ritorno, a quello in cui il soldato-pellegrino torna a ritirare le sue pochissime proprietà, una spada, una guaina, una «gorgiera», in pratica gli strumenti del mestiere che non si addicevano né all'animo né all'abito del pellegrino. Un altro militare di professione, Giovanni de Verich, impiegato in cavalleria al servizio di Venezia in Treviso, nel 1344 ottenne un congedo da parte del senato veneto allo scopo di compiere un pellegrinaggio a Gerusalemme, senza perdere il posto e neppure la paga[77].

Di quell'umanità in viaggio riusciamo a intravedere nella maggior parte dei casi solo un esile profilo appena accennato dalla nazionalità o dall'origine geografica. Una donna proveniente da Napoli e in viaggio verso Santiago è costretta per una malattia a far sosta a Prato[78]. Andando dal Cairo a Santa Caterina durante il suo viaggio in Terrasanta, fra' Niccolò da Poggibonsi incontra due pellegrini d'«Anglia», uno di «Sorìa» e tre di «Costantinopoli», non altrimenti definiti[79]. Sulla galea, grande e nuova, che trasportava verso la medesima destinazione nel 1431 Mariano da Siena, si trovavano 125 pellegrini «fra' quali era uno vescovo d'Albania et sette chavalieri et da quaranta fra preti et frati», oltre a «grandi gentigluomini, ungari, buemi, tedesci, franciosi, 'taliani assai»[80]. Dai ricordi di viaggio del domenicano Alessandro Rinuccini ricaviamo accenni ad altri incontri in Terrasanta: un prete inglese, uno ungherese, un

gentiluomo francese, un giovane di «natione ischiavone»[81]. Un oscuro *magister lignaminis* pistoiese, Filippo del fu Iacopo, nel 1414 si mise in viaggio per il santuario di Sant'Antonio di Vienne, mentre dalla sua città ogni anno partivano con regolarità piccoli gruppi di devoti diretti in Galizia, a Santiago de Compostela. Nel 1366 si erano raccolti in duomo a pregare e a prepararsi per il lungo cammino non meno di ventiquattro pellegrini fra cui nove donne; nel 1384 avevano ricevuto la benedizione ottantaquattro partenti di cui tredici erano donne; nel 1395 il numero era salito a cento[82].

Ma è veramente difficile rendere l'idea del flusso di anonimi pellegrini che riempivano le strade. Un'accorta propaganda a favore dell'una o dell'altra istituzione religiosa, orchestrata sulla base di prodigi avvenuti e di miracoli compiuti dai santi protettori, contribuiva a deviare e incanalare la corrente dei devoti. Jonathan Sumption riporta l'esempio della crescita di prestigio e di popolarità di cui cominciò a godere il monastero di Saint Trond nei pressi di Liegi, a partire dalla metà dell'XI secolo, in seguito ad alcuni eventi miracolosi e soprattutto grazie all'abilità dell'abate Adelardo nel far circolare le notizie e nel promuovere il pellegrinaggio. Una volta raggiunta la fama, il luogo divenne meta di un incessante via vai di visitatori che non riuscivano neppure a trovare ospitalità nel piccolo villaggio adiacente

all'abbazia. «Quasi ogni giorno – scriveva il cronista del monastero – essi riempivano le strade per più di mezzo miglio intorno. Attraverso i campi e i prati veniva una tal folla di pellegrini, nobili, uomini liberi e contadini di entrambi i sessi, che si dovettero allestire delle tende per ospitarli, il che faceva pensare ad un esercito di assedianti»[83]. Come Saint Trond furono moltissime le chiese e i monasteri d'Europa che divennero santuari rinomati e frequentati; relativamente pochi in confronto a quelli che videro declinare la propria fortuna.

Dobbiamo alla compilazione di resoconti, a notizie frammentariamente inserite in cronache, a memorie familiari, il ricordo più preciso di pellegrinaggi effettuati in varie epoche e soprattutto l'emergere dall'ombra di alcuni personaggi e delle loro vicende avventurose. Questi racconti non sono rappresentativi della varia tipologia umana e sociale dei pellegrini medievali ma permettono uno sguardo sul passato altrimenti impossibile. Muovendosi da diverse parti d'Europa, questi viaggiatori pii e «curiosi» al tempo stesso hanno camminato o navigato osservando, con un'intensità certo disuguale, paesaggi e popoli e riferendo le proprie impressioni, a volte in maniera creativa e originale, altre volte solo in modo piattamente elencativo o ricalcato su un modello, ma sempre offrendoci un prezioso elemento di conoscenza.

Accanto ai potenti, ancora una volta, personaggi minori se non addirittura oscuri e ignoti ai più. Nel 1172 il duca Enrico il Leone di Sassonia intraprende un viaggio a Gerusalemme passando per Costantinopoli: ha al suo seguito forse non meno di 1.500 persone, una vera corte mobile come accade il più delle volte quando a muoversi è un personaggio di rango[84]. Così viaggiano Francesco Gonzaga nel 1398, Niccolò III d'Este nel 1413, i duchi d'Austria Alberto IV nel 1398, Ernesto nel 1414, Federico, futuro imperatore Federico III, nel 1436, e tanti altri, alti prelati, principi e re[85].

Niente di paragonabile con questi spostamenti principeschi hanno i viaggi dei tanti pellegrini che dall'Europa continentale, dalle isole britanniche, dall'Italia, dalla Spagna si sono avviati verso i sacri itinerari, in particolare delle terre d'Oriente. Uomini come l'irlandese Simone di Semeon e il suo compagno Ugo il miniatore, che partirono per la Terrasanta nel 1323[86], o come frate Felice, nato a Zurigo nel 1441 e per ben due volte in pellegrinaggio a Gerusalemme o il prete inglese William Wey nel 1458 a Santiago de Compostela e l'anno dopo in Terrasanta e l'audace scudiero di Filippo di Borgogna, Bertrandon de la Broquière, che, vestendo gli abiti di uno schiavo saraceno e unendosi a una carovana che andava dalla Mecca a Brusa, dopo Gerusalemme attraversò l'Asia Minore per far ritorno a casa, o i tanti toscani, Gucci,

Frescobaldi, Sigoli, Rinuccini, Rustici, di cui si svelano poco a poco i ricordi[87].

Benché più rara esiste una documentazione di viaggi al femminile, di pellegrinaggi compiuti da persone comuni non facilitate dal rango o dal denaro. Dell'inglese Margery Kempe, della sua religiosità ai limiti del fanatismo, dei frequentissimi viaggi in quasi tutti i santuari di Inghilterra siamo informati da un resoconto scritto, che registra anche il fastidio dei suoi compagni di viaggio, ai quali la devozione quasi isterica della donna riuscì ben presto insopportabile[88]. Rinuccini racconta di aver viaggiato con almeno undici donne nella sua nave; al contrario Mariano da Siena, che viaggia nel 1431, afferma che non vi «fu nessuna femina», confermandoci indirettamente l'usanza del viaggio devoto anche da parte delle donne[89].

Occasioni speciali di movimenti di pellegrini sono rappresentate dai giubilei. Qui davvero si perde ogni spessore di individualità nella confusione della folla. Da ogni parte della cristianità, una volta che l'anno santo è stato annunciato, masse di persone si preparano a partire. Per il primo, proclamato nel 1300, il cronista fiorentino Giovanni Villani, che afferma di essere stato presente, parla di una presenza di 200.000 pellegrini. La cifra straordinaria è in parte confermata da una fonte documentaria, un registro di dazi di Bard, in Val d'Aosta, dal quale risulta che

nella sola estate di quell'anno transitarono dal passo del Gran San Bernardo 20.000 francesi diretti a Roma. Se questa cifra riguarda un unico periodo dell'anno, un unico passo e un unico paese, è facile supporre che il dato numerico offerto dal cronista non fosse poi esagerato[90]. Indipendentemente dai numeri, l'impressione riferita dai cronisti è quella di un incredibile concorso di gente che raggiunge la città da ogni angolo d'Italia e d'Europa. Uno spettacolo simile si ripropose durante il giubileo del 1350, benché questo fosse turbato dai profondi conflitti che laceravano la cristianità, dagli esiti della feroce epidemia di peste e dall'assenza in Roma della corte pontificia trasferitasi dall'inizio del secolo ad Avignone. La guerra che opponeva Inghilterra e Francia pregiudicava il pacifico passaggio dei pellegrini diretti alla volta dell'Italia. Pochi mesi prima dell'apertura ufficiale del giubileo un violento terremoto devastò Roma, distruggendo in parte anche la basilica Lateranense da poco ricostruita dopo gli effetti dell'incendio del 1308. Ciò nonostante si parla di almeno 5.000 penitenti che ogni giorno entravano in città[91]. Durante il giubileo del 1400, che seguiva in modo non ufficiale quello proclamato ufficialmente nel 1390, una grande affluenza di pellegrini si ebbe via mare, con approdo delle navi maggiori nel porto di Pisa e successivo passaggio su imbarcazioni più piccole, capaci di risalire il Tevere fino agli scali fluviali di Ripa e di Ripetta nella stessa Roma. Non mancava la prosecuzione terrestre del viaggio, per strade

interne fino a toccare la vecchia via Francigena. Dal sud si poteva raggiungere Gaeta e proseguire anche di lì via terra o via acqua. Dall'Europa centrale i viaggiatori confluivano per l'imbarco a Marsiglia o a Genova. Folle sempre più numerose si predispongono al viaggio verso la capitale della cristianità: si approntano navi e forti carichi si registrano presso tutti i porti[92].

Il concorso di persone, dirette verso Roma come una fiumana, creava non pochi problemi per la ricettività alberghiera della sede papale, ma anche provocava qualche turbamento alle città situate lungo le vie che conducevano al luogo del giubileo. Questa dimensione di moltitudine, e quasi di pericolo per le possibilità di contagio che veicola, ispira i racconti dei contemporanei anche per il giubileo del 1450. Scrive il fiorentino Domenico Boninsegni:

> Concorsevi gran quantità di gente da ogni parte della Cristianità, che solamente per Firenze passavano il giorno cinque e sei migliaia di forestieri, e nella maggior parte delle case per la via s'erano fatti alberghi. Et accozzavasi spesse volte in Roma parecchie centinaia, e migliaia d'anime secondo si disse, e alcuni dissono di più: e per esser questi paesi insino a Roma alquanto maculati di pestilenza, ne morì grandissima quantità, e per le vie, e in Roma, e per la pestilenza, e per i disagi e per la calca[93].

E ancora, Matteo Palmieri annota:

> Nel detto anno 1450 fu giubileo a Roma e durò dall'uno Natale all'altro. Andovi grandissimo numero d'oltramontani e nostrali, e maxime aprile, maggio e

> giugno, e poi dal settembre al Natale; in que' tempi la strada in Firenze correa di continuo, quasi come andare a un perdono vicino. E molti di magio e di giugno ne morì per via e agli spedali, e fu dì a Santa Maria Nuova ne morì XXVIII, ma di comunale ve ne morìa XII per dì[94].

Oltre che al principale ospedale, quello di Santa Maria Nuova, pellegrini di passaggio, ammalati, vengono accolti in altre istituzioni fiorentine. San Matteo registra la morte di due donne straniere, una fiamminga e una «romea» non altrimenti identificata, al cui completo disconoscimento contribuisce anche la totale estraneità linguistica: «non s'intendeva» è scritto accanto alla notizia del loro decesso. Il grandioso ospedale di Santa Maria della Scala a Siena accoglieva pellegrini diretti a Roma o altrove sulla strada romea fino dal XIII secolo[95]. Piccoli ospedali per l'accoglienza e l'assistenza ai viandanti si sviluppano lungo gli itinerari che conducono all'Urbe; qui istituzioni caritative sorte per iniziativa di confraternite, di privati, di gruppi nazionali affiancavano la rete alberghiera e di alloggi in affitto per venire in aiuto a un numero tanto elevato di persone, ma le strutture si rivelavano comunque e sempre inadeguate a sostenere lo straordinario assembramento e i conseguenti problemi di ordine igienico e sanitario.

Sulle stesse strade dei mercanti e dei pellegrini si muovevano gli artisti. Per desiderio di imparare, per entrare nella bottega di qualche pittore,

scultore o vetraio famoso, per rispondere alle chiamate dei committenti, si mettevano in viaggio e sostavano lontano dalla propria terra spesso fino a smarrire il ricordo delle origini e rimanere per sempre altrove. Jan van Eyck, nel 1428, partecipò all'ambasciata inviata in Portogallo a negoziare le nozze di Filippo il Buono con l'infanta Isabella e l'anno seguente, ad Aviz, dipinse un ritratto dell'infanta che fu mandato al duca. Nella prima metà del XV secolo Pere Gelope, nativo della Ferté-Milon, si trasferì dal cantiere di un castello di proprietà di Luigi d'Orléans a Perpignan, nel sud, come aiuto del valenzano Pere Torregrossa, finendo per seguire il maestro a Valenza, nel 1411, e abbandonandolo poi per la Navarra, Saragozza, Toledo[96].

In cammino erano anche docenti e studenti: la mobilità geografica è stata uno degli elementi costitutivi nella definizione stessa dell'università medievale. Se essa era già testimoniata come elemento integrante nella vita delle scuole preuniversitarie del XII secolo, è però con il formarsi degli studi generali che diventa caratteristica. Per comprendere bene il fenomeno occorre tener conto della distribuzione geografica delle grandi università e anche della reputazione e della specializzazione di ciascuna di esse. Purtroppo noi non possediamo, fino al XVI secolo, resoconti di viaggio o memorie che diano qualche testimonianza diretta su questo fenomeno. Non

sappiamo perciò perché uno studente prendesse la decisione di partire, se sotto la spinta di pressioni familiari o di consigli di amici, con quali criteri scegliesse l'università e la strada da seguire per raggiungerla, come organizzava il viaggio e poi il soggiorno, quale profitto pensava di ricavare da quell'esperienza, quali ricordi e quali relazioni ne conservava. Senza essere decisive, le frontiere politiche o linguistiche avevano una certa importanza nelle scelte, così come le barriere naturali, costituite dal mare, da montagne scoscese, che limitavano l'orizzonte degli spostamenti. Notizie di rivolgimenti politici o sociali oppure di epidemie potevano bloccare o distogliere momentaneamente i flussi di viaggiatori e quindi di studenti.

La diffusione delle sedi universitarie e la loro ripartizione sul territorio d'Europa influiva in modo strutturale sulla circolazione di persone. Ancora poco numerose nel XIII secolo, le università erano quindici agli inizi del Trecento, dominate da Parigi, il grande centro degli studi filosofici e teologici, e da Bologna, lo studio giuridico per eccellenza. Ciò significa che gli studenti dovevano essere abbastanza poco numerosi e che per molti era necessario un lungo viaggio per raggiungere i centri universitari. Fra il 1300 e il 1378 gli studi si infittiscono, soprattutto nell'area mediterranea: Italia, Francia meridionale, penisola iberica. Al nord, a parte Oxford e Cambridge, troviamo solo

Praga. All'inizio del Cinquecento le università si sono moltiplicate: se ne contano almeno 63, la maggior parte delle quali di nuova istituzione sorte nell'ambito dei paesi germanici. Ogni università aveva come naturale bacino di utenza il territorio della regione entro cui sorgeva e quello delle regioni limitrofe. L'Emilia-Romagna rappresentava per Bologna il serbatoio elettivo, la Normandia, la Piccardia, la Champagne lo erano per Parigi. Questo tipo di mobilità creava per gli studenti problemi minori: le distanze erano limitate, lo spazio relativamente omogeneo sì da non rappresentare l'esperienza di un vero e proprio sradicamento. Erano inoltre possibili ritorni a casa in tempo di vacanza o per necessità familiari o per procurarsi nuovo denaro. Ciò che non poteva accadere con il tipo di mobilità «esterna». Bologna, per esempio, accoglieva studenti non solo da tutta Italia, ma dalla Germania, dalla Polonia, dall'Ungheria, dall'Inghilterra, dalla Francia, dalla Spagna. Il quadro cambia con l'intensificarsi delle sedi, ma, malgrado la moltiplicazione delle università locali paesi come la Scandinavia, la Polonia, la Boemia, l'Ungheria, continuavano a inviare i propri studenti nelle sedi più prestigiose, italiane e francesi; e lo stesso accadeva con la penisola iberica, che indirizzava regolarmente contingenti in Italia e nel sud della Francia, benché avesse le proprie sedi. Si può dire, dunque, che, benché si siano moltiplicate le sedi, gli studenti e, in una certa misura, i docenti non sono diventati più sedentari. Nel loro insieme

essi costituiscono uno strano gruppo di viaggiatori, su cui varrebbe la pena di indagare più a fondo: dopo viaggi spesso lunghissimi, essi si trovano a vivere in una realtà sconosciuta per tempi non brevi e soprattutto a doversi inserire in collettività totalmente estranee, fino a un viaggio di ritorno per recuperare i propri luoghi di origine[97]. Alcuni di essi, però, entravano a far parte, insieme ai loro docenti, di una superiore comunità internazionale di intellettuali, di uomini di cultura i cui interessi e il cui desiderio di conoscenza non ravvisano frontiere di alcun genere. La mobilità corrisponde in questo caso al bisogno di apprendere, di comunicare con gli altri, di mettere a frutto la propria esperienza. Da studenti, i migliori frequentano due o tre università scegliendo fra le più rinomate a seconda della specializzazione; divenuti insegnanti misurano il grado della fama raggiunta sulla base degli inviti che ricevono dagli studi di maggior prestigio. «Il diavolo sparge al vento i maestri come fossero grano», si lamentava uno dei rettori dell'università di Cracovia, secondo quanto scrive Léo Moulin, e un buon numero di istituti arriva al punto di far impegnare con un giuramento scritto i propri futuri dottori a non allontanarsi subito dopo aver terminato gli esami. Molti di essi invece abbandonano la sede in cui hanno studiato per avventurarsi lontano sulle strade dove li condurrà il sapere. «Laureati» all'università di Lovanio insegnano a Colonia, a Ferrara, a Padova, a Bologna, a Oxford. Studenti

divenuti poi celebri hanno condotto una vita irrequieta in cerca di risposte ai loro febbrili interrogativi o di sempre più meditati approfondimenti: Abelardo va a Chartres, a Parigi, a Laôn; san Tommaso d'Aquino studia a Napoli, Colonia e Parigi[98].

Curiosità, inquietudine, fede religiosa, desiderio di avventura, volontà di conoscere, necessità materiali, esigenze di lavoro sospingono continuamente questo mondo in movimento che si è cercato di descrivere. Nessun resoconto di viaggio, per quanto fedele possa essere, è in grado di descriverci l'intensità della circolazione di esseri comuni sulle strade medievali[99]. Solo una paziente integrazione di fonti di molteplice natura potrebbe restituirci il senso complessivo di quell'andare, la misura della frequenza del viaggio nel quotidiano e l'elevato grado di convivenza multietnica tipico delle società medievali. Nell'unica, limitata esperienza della piccola realtà urbana di Prato quattrocentesca, ci si trova di fronte a un andirivieni di persone provenienti da ogni parte d'Europa: dalla Scozia, dal Brabante, dalla Prussia, dall'Austria, dalla Spagna, da Lille, Bruges, Montpellier, da Monaco «sulla riviera di Genova», da Asti, da Ferrara, dagli Abruzzi. Un soldato tedesco di passaggio dopo aver servito in Perugia un gentiluomo, un prete inglese sulla via di un pellegrinaggio, la vedova di un lavoratore lombardo in transito verso la Romagna, manovali

dell'edilizia e facchini originari delle valli intorno a Milano e Como, e l'elenco potrebbe continuare, così come i casi di città diverse, sono i segni tangibili del perpetuo avvicendarsi delle presenze e della mescolanza degli uomini[100].

---

[1] *Artigiani e salariati. Il mondo del lavoro nell'Italia dei secoli XII-XV* (Atti del Decimo convegno, Pistoia, 9-13 ottobre 1981), Pistoia, Centro Italiano di Studi di Storia e d'Arte, 1984; *Strutture familiari, epidemie, migrazioni nell'Italia medievale* (Atti del Convegno internazionale sui problemi di storia demografica dell'Italia medioevale, Siena, 28-30 gennaio 1983), Napoli, Esi, 1984; *Forestieri e stranieri nelle città basso-medievali* (Atti del seminario internazionale di studio, Bagno a Ripoli, 4-8 giugno 1984), Firenze, Salimbeni, 1988; *Dentro la città. Stranieri e realtà urbane nell'Europa dei secoli XII-XVI* (Europa mediterranea – Quaderni 2), Napoli, Liguori, 1989; *Forme ed evoluzione del lavoro in Europa* (Atti della tredicesima settimana di studio dell'Istituto internazionale di storia economica «F. Datini» di Prato), Firenze, Le Monnier, 1991; *Le migrazioni in Europa*, cit.; *Coloniser au Moyen Âge*, Paris, Armand Colin, 1995; *Travail et travailleurs en Europe au Moyen Âge et au début des temps modernes* (Atti del convegno internazionale, Québec, 18-23 maggio 1986), Toronto, Pontifical Institute of Mediaeval Studies, 1991. F. Franceschi, *Famille et travail dans les villes italiennes du XIII au XV siècle*, in *The Household in Late Medieval Cities Italy and Northwestern Europe Compared* (Proceeding of the International Conference, Gand, 21-22 January), Leuven-Alpedoon, Garant, 2001, pp. 105-119; Id., *I forestieri e l'industria della seta fiorentina fra medioevo e rinascimento*, in *La seta in Italia dal medioevo al seicento. Dal baco al drappo*, Venezia, Marsilio, 2000, pp. 401-422; Zanoboni, *Salariati*, cit.

[2] Th. Szabò, *Gli stranieri nelle città tedesche del Medioevo*, in *Dentro la città*, cit., pp. 63-85, qui pp. 69-70 e 71-73. Una mobilità del genere non era certo limitata alla Germania, ma interessava, si può dire, tutti i paesi europei.

[3] Si vedano, per alcuni esempi, i contributi di Carmen Battle sulla presenza di stranieri a Barcellona, Silio Scalfati per la Corsica, Giacomo Casarino per Genova, Michele Cassandro per Lione, Alberto

Grohmann per Perugia, Franco Franceschi per Firenze, nel volume *Dentro la città*, cit., pp. 87-120, 137-162, 235-278. E ancora, per l'ambito fiorentino dell'Arte della Lana: F. Franceschi, *Oltre il «Tumulto». I lavoratori fiorentini dell'Arte della Lana fra Tre e Quattrocento*, Firenze, Olschki, 1993, pp. 119-145. Per altre realtà urbane si può fare riferimento al volume già citato *Strutture familiari*.

[4] Geremek, *I bassifondi di Parigi*, cit. Cfr. E. Guidoni, *L'Addizione erculea*, in *Storia Illustrata di Ferrara*, a cura di F. Bocchi, Repubblica di San Marino, Aiep, 1987, pp. 353-368 e, dello stesso autore, *L'urbanistica dei centri signorili*, in *L'epoca delle Signorie. Le corti*, Milano, Silvana Editrice, 1985; B. Zevi, *Biagio Rossetti architetto ferrarese, il primo urbanista moderno europeo*, Torino, Einaudi, 1960; *Ferrara nel medioevo. Topografia storica e archeologia urbana*, a cura di A.M. Visser Travagli, Bologna, Grafis, 1995.

[5] Cfr. K.H. Ludwig e R. Vergani, *Mobilität und Migrationen der Bergleute vom 13. bis zum 17. Jahrhundert. Mobilità e migrazioni dei minatori (XIII-XVII secolo)*, in *Le migrazioni*, cit., pp. 598-622. Cfr. anche Zanoboni, *Salariati*, cit., p. 73.

[6] Sui libri di viaggio, oltre a Richard, *Les récits de voyages*, cit. si veda anche Zumthor, *La misura del mondo*, cit., pp. 289-307 (il cap. «Narrare il viaggio»). Sui libri di ricordi cfr. G. Cherubini, *I «libri di ricordanze» come fonte storica*, in *Civiltà comunale: libro, scrittura, documento*, Genova, Università degli Studi, 1989, pp. 567-591, ora in Id., *Scritti toscani*, Firenze, Salimbeni, 1991, pp. 269-287; A. Cicchetti e R. Mordenti, *I libri di famiglia in Italia*, I: *Filologia e storiografia letteraria*, Roma, Edizioni di storia e letteratura, 1985 e, degli stessi autori, *I «libri di famiglia» (problemi di storiografia letteraria e metodologia della ricerca)*, Materiali per la didattica e la ricerca 1, Roma, s.n., 1983; *La scrittura dei libri di famiglia*, in *La letteratura italiana*, a cura di A. Asor Rosa; III: *Le forme del testo*, 2: *La prosa*, Torino, Einaudi, 1984, pp. 1117-1159; *La letteratura di viaggio*, cit.

[7] Lucrezia Tornabuoni, *Lettere*, a cura di P. Salvadori, Firenze, Olschki, 1993, pp. 99-100.

[8] Geremek, *I bassifondi*, cit., pp. 239-241.

[9] M.S. Mazzi, *Prostitute e lenoni nella Firenze del Quattrocento*, Milano, Il Saggiatore, 1991; Ead., *Aspetti della prostituzione (secoli XIV-XV)*, in *Il tempo libero. Economia e Società* (Atti della ventiseiesima settimana di studi dell'Istituto «F. Datini» di Prato, 1994), Firenze, Le Monnier, 1995, pp. 721-730; Ead., *Viaggiare per fuggire. Scelte di riscatto*

delle donne medievali, in *Altrove. Viaggi di donne dall'antichità al Novecento*, a cura di D. Corsi, Roma, Viella, 1999, pp. 45-61; J. Rossiaud, *La prostituzione nel Medioevo*, Roma-Bari, Laterza, 1984.

[10] B. Geremek, *Mendicanti e miserabili nell'Europa moderna (1350-1600)*, trad. it. Roma, Istituto della Enciclopedia Treccani, 1985, p. 38 (ed. orig. 1980).

[11] *Ibidem*, pp. 39-40.

[12] *Ibidem*, pp. 158-159.

[13] Lo racconta nei suoi ricordi di viaggio Alessandro Rinuccini, *Sanctissimo peregrinaggio del Sancto Sepolcro, 1474*, a cura di A. Calamai, Pisa, Pacini, 1993, p. 55.

[14] Mazzi, *Prostitute e lenoni*, cit., pp. 121-122.

[15] Cfr., rispettivamente, I. Origo, *Il mercante di Prato*, trad. it. Milano, Rizzoli, 1988 (ed. orig. 1957), p. 163 e M.S. Mazzi, *Il mondo della prostituzione nella Firenze tardo medievale*, in «Ricerche Storiche», XIV, 1984, p. 352.

[16] Sul fenomeno della schiavitù in generale cfr.: Ch. Verlinden, *L'esclavage dans l'Europe médiévale*, Gent, Rijksuniversitat te Gent, 1977 e, dello stesso autore, *Traite des esclaves et traitants italiens à Costantinople, XIII-XV siècles*, in «Le Moyen Âge», LXIX, 1963, pp. 791-804; Id., *Venezia e il commercio degli schiavi provenienti dalle coste orientali del Mediterraneo*, Firenze, Olschki, 1973; J. Heers, *Esclaves et domestiques au moyen-âge dans le mond méditerranéen*, Paris, Fayard, 1981 (riedito da Hachette, 1996); F. Angiolini, *Schiave*, in *Il lavoro delle donne*, a cura di A. Agroppi, Roma-Bari, Laterza, 1996, pp. 92-115; J.M. Deveau, *Esclaves noirs en Mediterranée*, in «Cahiers de la Mediterranée», LXV, 2002.

[17] Ne costituisce un esempio il commercio di schiavi a Genova nel Quattrocento: cfr. L. Balletto, *Stranieri e forestieri a Genova: schiavi e manomessi (secolo XV)*, in *Forestieri e stranieri*, cit., pp. 263-283. Sull'argomento cfr. anche D. Gioffrè, *Il mercato degli schiavi a Genova nel secolo XV*, Genova, Bozzi, 1971.

[18] A. Zanelli, *Le schiave orientali a Firenze nei secoli XIV e XV*, Firenze, 1885 (rist. anast. Bologna, Forni, 1976), p. 36.

[19] Origo, *Il mercante di Prato*, cit., pp. 251-252. Le notizie riguardano Francesco Datini, che nel 1393 era in cerca di una «ischiavetta giovane e rustica, che fosse d'età d'otto insino a dieci

anni». Sulla presenza degli schiavi in Toscana si veda, della stessa autrice, *The Domestic Enemy: Eastern Slaves in Tuscany in the XIV and XV Centuries*, in «Speculum», XXXIX, 1955, pp. 321-366.

[20] Origo, *Il mercante di Prato*, cit., pp. 128-132. Questi sono solo pochi esempi: molti se ne potrebbero derivare dagli studi sui traffici internazionali ed anche da materiale inedito, come lettere mercantili ed altri documenti riguardanti il commercio e le imprese. Sul commercio degli schiavi a Genova cfr. M. Balard, *Remarques sur les esclaves à Gênes dans la seconde moitié du XIII siècle*, in «Mélanges de l'Ecole Française de Rome», 80, 1968, pp. 627-680; R. Delort, *Quelques précisions sur le commerce des esclaves à Gênes vers la fin du XIV siècle*, in «Mélanges de l'Ecole Française de Rome», 78, 1966, pp. 215-250.

[21] F. Melis, *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, a cura di L. Frangioni, Firenze, Le Monnier, 1984, p. 79. Sul finire del Trecento, scrive Melis, «vediamo in circolazione per le vie del mare ogni sorta di beni, per qualsiasi quantitativo, su qualsiasi itinerario» (*Da un bacino all'altro del Mediterraneo attraverso la penisola italiana*, in *Navigazioni mediterranee e connessioni continentali, secoli XI-XVI*, Napoli, Pironti, 1982, pp. 3-14, qui p. 3).

[22] Balletto, *Genova*, cit., p. 131.

[23] F. Vercauteren, *La circulation des marchands en Europe occidentale du VI^e^ au X^e^ siècle: aspects économiques et culturels*, in *Centri e vie di irradiazione della civiltà nell'Alto medioevo* (XI Settimana di studio), Spoleto, Cisam, 1964, pp. 393-411 e 441-451. Il testo è di Alpert di Metz.

[24] Geremek, *I bassifondi*, cit., p. 219.

[25] Cfr. *Le città e la politica economica*, cit.; «*Aspetti della vita economica medievale*» (Atti del Convegno di Studi nel X Anniversario della morte di Federigo Melis, Firenze-Pisa-Prato, 10-14 marzo 1984), Firenze, Università degli Studi, 1985; A. Sapori, *Il commercio internazionale nel Medioevo* e *I beni del commercio internazionale*, ripubblicati nella sua raccolta *Studi di storia economica (secoli XIII-XIV-XV)*, Firenze, Sansoni, 1955, vol. I: pp. 495-533 e 535-575. Inoltre: J.F. Bergier, *Les Alpes centrales et le trafic européen au Moyen Âge*, Zurich, s.n., 1972; Fourquin, *Storia economica*, cit.; J. Heers, *Il commercio nel Mediterraneo alla fine del XIV secolo e nei primi anni del secolo XV*, in «Archivio Storico Italiano», CXIII, 1955, pp. 80-120 e 157-209; Lane, *Le navi di Venezia*, cit.; Lopez, *La rivoluzione commerciale*, cit.. Sulla figura

del mercante: A. Brilli, *Mercanti avventurieri. Storie di viaggi e di commerci*, Bologna, Il Mulino, 2013; B. Dini, *I viaggi dei mercanti e il commercio internazionale nel medioevo*, in *Viaggiare nel medioevo* (Atti dell'VIII convegno del Centro di studi sulla civiltà del tardo Medioevo, San Miniato, 15-18 ottobre 1998), a cura di S. Gensini, Pisa, Pacini, 2000, pp. 195-225; G. Petti Balbi, *Il mercante*, in *Ceti, modelli, comportamenti nella società medievale, secoli XIII-XIV* (XVII convegno di studi, Pistoia, 14-17 maggio 1999), Pistoia, Centro Italiano di studi di storia e d'arte, 2001, pp. 1-21; Ead., *Tra scuola e bottega: la trasmissione delle pratiche mercantili*, in *La trasmissione dei saperi nel medioevo, secoli XII-XV* (XIX convegno di studi, Pistoia, 16-19 maggio 2003), Pistoia, Centro Italiano di studi di storia e d'arte, 2005, pp. 89-110; Y. Renouard, *Gli uomini d'affari italiani del Medioevo*, trad. it. Milano, Rizzoli, 1973 (ed. orig. 1968).

[26] P. Jeannin, *Guides de voyage et manuels pour marchands*, in *Voyager à la Renaissance*, cit., pp. 159-169. Si veda anche F. Melis, *I mercanti italiani nell'Europa medievale e rinascimentale*, a cura di L. Frangioni, Firenze, Le Monnier, 1990. Sulla circolazione dei mercanti anche nel tardo Medioevo, per un esempio: M. Del Treppo, *Stranieri nel Regno di Napoli. Le élites finanziarie e la strutturazione dello spazio economico e politico*, in *Dentro la città*, cit., pp. 179-233. Inoltre, *Gli orizzonti aperti. Profili del mercante medievale*, a cura di G. Airaldi, Torino, Paravia, 1997; J. Favier, *L'oro e le spezie. L'uomo d'affari dal Medioevo al Rinascimento*, trad. it. Milano, Garzanti, 1990 (ed. orig. 1987).

[27] *Il Libro di Ricordanze dei Corsini (1362-1457)*, a cura di A. Petrucci, Roma, Istituto Storico Italiano per il Medio Evo, 1965. Le memorie furono continuate dal figlio Giovanni.

[28] Ch. Verlinden, *Mercati e fiere*, in *Le città e la politica economica*, cit., pp. 137-175; Bautier, *Les foires de Champagne*, cit. Altre fiere importanti erano quelle di Chalon-sur-Saône, Ginevra, Francoforte sul Meno, Linz, Bolzano, Lipsia e poi una serie di fiere minori, in quasi tutte le città europee. Queste avevano un'importanza internazionale ridotta, come per esempio quelle italiane di Vercelli, Piacenza, Borgo San Donnino, Pavia, Milano, Bologna, Ferrara, e raccoglievano mercanti dei paesi limitrofi, tedeschi e francesi. M. Cassandro, *Note per una storia delle fiere*, in *Studi in memoria di Federigo Melis*, Napoli, Giannini, 1978, vol. I, pp. 238-254; A. Grohmann, *Le fiere del regno di Napoli in età aragonese*, Napoli, Istituto italiano per gli studi storici, 1969.

[29] R. de Roover, *L'organizzazione del commercio*, in *Le città e la politica economica*, cit., pp. 55-56: l'opera si intitola *Lo specchio del re*.

[30] T. Szabò, *La politica stradale dei comuni medievali italiani*, in «Quaderni storici», 61, 1986, pp. 77-115, alla p. 107.

[31] Renouard, *Gli uomini d'affari*, cit., pp. 87-89. Sulla figura del mercante cfr. anche A. Sapori, *Le marchand italien au Moyen Âge*, Paris, Colin, 1952; J. Le Goff, *Marchands et banquiers du Moyen Âge*, Paris, Puf, 1956; Kedar, *Mercanti in crisi*, cit.

[32] E. Ashtor, *Gli ebrei nel commercio mediterraneo nell'alto medioevo*, in *Gli ebrei nell'Alto medioevo* (XXVI Settimana di studio), Spoleto, Cisam, 1980, pp. 401-464, alla p. 431: esistono in proposito testimonianze della seconda metà del X secolo; il termine con il quale si definivano era «'agunot', non capaci di risposarsi per mancanza di notizie riguardanti il marito, se cioè egli fosse ancora vivo o non, in un paese lontano».

[33] Il viaggio cui si fa riferimento è quello del mercante veneziano Pietro Querini e di cui è rimasta una duplice testimonianza in G.B. Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, a cura di M. Milanesi, 6 voll., Torino, Einaudi, 1978-1988, vol. IV, pp. 51-77 e 79-98, qui p. 97; la seconda narrazione del naufragio si deve a Cristoforo Fioravanti e Nicolò di Michiel, anch'essi imbarcati sulla nave.

[34] Renouard, *Gli uomini d'affari*, cit., pp. 121-123.

[35] *Ibidem*.

[36] Lopez, *Su e giù*, cit., pp. 83-135, in particolare pp. 84-91 e 172; sui mercanti italiani in Asia cfr. anche F. Cardini, *I viaggi*, cit., pp. 203-207; G. Dainelli, *Missionari e mercadanti rivelatori dell'Asia nel Medio Evo*, Torino, Utet, 1960; G. Pistarino, *I Genovesi verso l'Asia del Prete Gianni*, in «Studi Medievali», II, 1961, pp. 75-137; M. Spallanzani, *Fiorentini e Portoghesi in Asia all'inizio del Cinquecento attraverso le fonti archivistiche fiorentine*, in «*Aspetti della vita economica*», cit., pp. 321-331.

[37] Lopez, *Su e giù*, cit., p. 171; per il viaggio del religioso, cfr. anche Cardini, *I viaggi*, cit., pp. 201-203.

[38] Lopez, *Su e giù*, cit., pp. 113-135 e 137-159.

[39] *Jewish Travellers in the Middle Ages*, a cura di E.N. Adler, nuova ed. New York, Dover, 1987, pp. 2-3; *Viaggiatori ebrei* (Congresso

europeo dell'AISG, San Miniato, 4-5 novembre 1991) a cura di G. Busi, Bologna, AISG, 1992.

[40] Ashtor, *Gli ebrei nel commercio mediterraneo*, cit.

[41] *Le città e la politica economica*, cit.

[42] M.L. Chiappa Mauri, *Il commercio occidentale di Genova nel XIV secolo*, in «Nuova Rivista Storica», LVII, 1973, pp. 571-612, p. 589.

[43] Melis, *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, cit., pp. 186-196. Cfr. anche L. Frangioni, *I costi del servizio postale alla fine del Trecento*, in «*Aspetti della vita economica*», cit., pp. 464-474.

[44] Melis, *I trasporti*, cit., p. 196.

[45] G. Paolucci e G. Pinto, *Gli «infermi» della Misericordia di Prato (1401-1491)*, in *La società del bisogno*, Firenze, Salimbeni, 1989, pp. 101-129, alla p. 107. L'uomo era stato ricoverato il 12 dicembre 1407 e dimesso per l'avvenuta guarigione il 21 seguente.

[46] M.S. Mazzi, *Come rose d'inverno. Le signore della corte estense nel '400*, Ferrara, Comunicarte, 2004, p. 87.

[47] Melis, *I trasporti*, cit., pp. 188-189 e 190-192. Si veda anche C. Milanesi, *Ordini della «Scarsella» dei mercanti fiorentini per la corrispondenza tra Firenze e Avignone*, in «Miscellanea fiorentina di erudizione e storia», 1, 1901, pp. 149-153.

[48] Cardini, *Gerusalemme*, cit., pp. 205-233, sui viaggi d'ambasceria. La notizia di questa ambasceria, riferita dal segretario e biografo di Carlo, Eginardo, nei suoi *Annales Francorum*, è ancora controversa. Sui rapporti fra la corte carolingia e quella di Baghdad cfr. G. Musca, *Carlo Magno ed Harun al-Rashid*, Bari, Dedalo, 1963.

[49] N. Daniel, *Gli Arabi e l'Europa nel Medio Evo*, trad. it. Bologna, Il Mulino, 1981 (ed. orig. 1975), pp. 112-120 e 329-330.

[50] Roux, *Gli esploratori*, cit., p. 109. Cfr. anche F. Cardini, *Le ambasciate dall'Asia in Italia*, in *L'Oriente. Storie di viaggiatori italiani*, Milano, Electa, 1985, pp. 166-183.

[51] Basta pensare, per esempio, alle *Relazioni degli ambasciatori veneti al Senato*, a cura di A. Ventura, Roma-Bari, Laterza, 1976: i diplomatici della Serenissima erano particolarmente informati ed accurati nelle loro descrizioni. F. Senatore, *I diplomatici e gli ambasciatori*, in *Viaggiare nel Medioevo*, cit., pp. 267-298.

[52] M.S. Mazzi, *Prima dell'esilio. Viaggi di ambasceria (e una nota di spese) di messere Palla Strozzi*, in *Uomini, paesaggi, storie. Studi di storia medievale per Giovanni Cherubini*, Siena, Seb, 2012, vol. II, pp. 671-686.

[53] E. Manes, *La conquista turca di Otranto (1480) nei dispacci di Nicolò Sadoleto, ambasciatore estense a Napoli*, tesi di laurea specialistica in «Storia e civiltà europee», Università degli studi di Udine, a.a. 2012-2013.

[54] Caraci, *Viaggi*, cit., p. 168. La relazione di Barbaro è pubblicata nella collezione ramusiana: Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, cit., vol. III, pp. 481-576, con il titolo *Viaggio di Giosafat Barbaro alla Tana e nella Persia*.

[55] Bonaccorso Pitti, *Ricordi*, cit., p. 397.

[56] Sui viaggi dei re cfr. Ohler, *I viaggi*, cit., pp. 225-236 e 288-301; E. Widder, *I viaggi di imperatori, principi e sovrani nel tardo medioevo*, in *Viaggiare nel Medioevo*, cit., pp. 163-194; sui viaggi delle regine R. Le Jan, *Da una corte all'altra. I viaggi delle regine franche nel X secolo*, in *Altrove*, cit., pp. 153-173, in particolare pp. 158 e 153.

[57] Cfr. C. Klapisch Zuber, *Viaggi di nozze nel Quattrocento*, in *Altrove*, cit., pp. 365-376.

[58] Giuliano porta a Roma nel 1237 la relazione del proprio viaggio, nota come *Epistola fratris Iuliani de bello mongolorum*; un'altra redazione del viaggio fu stesa da un confratello, Riccardo, che però non aveva preso parte alla spedizione: cfr., su questo, Bigalli, *I Tartari*, cit., p. 13.

[59] Sul tema delle missioni religiose cfr. Cardini, *I viaggi di religione*, cit., pp. 183-203; Ohler, *I viaggi*, cit., pp. 342-358; Richard, *La papauté et les missions*, cit.; Id., *Les récits de voyages*, cit. e *Les relations*, cit.; Roux, *Gli esploratori*, cit., pp. 77-98. Del viaggio Andrea non ha lasciato che pochi appunti raccolti da Matteo di Parigi.

[60] Roux, *Gli esploratori*, cit., pp. 79-80. Si era messo in cammino da solo e aveva poi deciso di prendere con sé tre compagni di viaggio e il francese Simone di San Quintino, destinato a diventare il cronista della missione, narrata con il titolo *Historia Tartarorum*: cfr. J. Richard, *Simon de Saint-Quentin*, *Histoire de Tartares*, Paris, Geuthner, 1965. Di una terza spedizione, la cui direzione veniva conferita a Lorenzo di Portogallo con lettera pontificia del 5 marzo 1245, non si

hanno notizie circa i risultati; Richard, *Les récits de voyages*, cit., è del parere che essa non sia mai stata effettuata.

[61] Giovanni di Pian di Carpine, *Storia dei Mongoli*, a cura di P. Daffinà, C. Leonardi, E. Menestò, C. Lungarotti e L. Petech, Spoleto, Cisam, 1989.

[62] Guglielmo di Rubruck, *Viaggio nell'impero dei Mongoli*, a cura di C. e R. Kappler, Roma, Lucarini, 1987. Non si può non ricordare qui anche un altro francescano, sebbene il suo viaggio sia più tardo e non rivesta le caratteristiche di missione presso i mongoli: Odorico da Pordenone, che viaggiò nei primi decenni del Trecento.

[63] Daniel, *Gli Arabi*, cit., p. 342. L'anno era il 1248, la notizia è ricavata da Salimbene de Adam.

[64] Odorico da Pordenone, *Viaggio del Beato Odorico*, cit., pp. 116-127; sull'episodio cfr. anche Cardini, *I viaggi di religione*, cit., pp. 197-198.

[65] Ricoldo da Montecroce, nel contado fiorentino, ovvero Ricoldo Pennini, era nato forse nel 1243 e morì nel 1320. I suoi viaggi di missione sono raccontati nell'*Itinerarium* o *Liber peregrinationis* e in parte nelle *Epistolae*. Il lungo soggiorno presso le civiltà islamiche gli ispirò anche le opere *Ad nationes orientales* e *Contra legem*. La prima è insieme una panoramica storico-religiosa e un compendio di istruzioni per i missionari; la seconda una puntuale confutazione della dottrina islamica. Cfr. su tutto Ricoldo da Montecroce, *I Saraceni*, a cura di G. Rizzardi, Firenze, Nardini, 1992.

[66] Buonaccorso Pitti, *Ricordi*, cit., pp. 352-353.

[67] Lionardo Frescobaldi, *Viaggio in Terrasanta*, in *Pellegrini scrittori. Viaggiatori toscani del Trecento in Terrasanta*, a cura di A. Lanza e M. Troncarelli, Firenze, Ponte alle Grazie, 1990, pp. 167-215, in particolare pp. 170 e 215; il resoconto di viaggio del Frescobaldi è edito anche, a cura di Gabriella Bartolini, con un ricco saggio introduttivo di Franco Cardini, nel volume Bartolini e Cardini, *Nel nome di Dio*, cit.

[68] Cfr. P. Pirillo, *La Terrasanta nei testamenti fiorentini del Dugento*, in *Toscana e Terrasanta nel Medioevo*, a cura di F. Cardini, Firenze, Alinea, 1982, pp. 57-73; G. Cagnin, *Pellegrini e vie del pellegrinaggio a Treviso nel medioevo (secc. XII-XV)*, Verona, Cierre, 2000; A. Samaritani, *Pellegrinaggi, Crociate, Giubilei ferraresi, secoli XI-XVI*, Ferrara, Corbo, 2000.

[69] Cagnin, *Pellegrini*, cit., p. 77.

[70] Cfr. Sumption, *Monaci santuari pellegrini*, cit., pp. 213-221; Stopani, *Le vie*, cit., pp. 8-10. Il mantello del pellegrino era detto «sanrocchino» o «schiavina» o «pellegrina», il suo cappello «pètaso». Cfr. anche *Il Medioevo in viaggio*, Firenze, Giunti, 2015.

[71] Cfr. T.W. Arnold, *Arab Travellers and Merchants a.d. 1000-1500*, in *Travel and Travellers*, cit., pp. 88-103, qui pp. 98-99, e R.E. Dunn, *Gli straordinari viaggi di Ibn Battuta*, Milano, Garzanti, 1993; l'edizione dell'opera, con traduzione francese dall'arabo, è stata fatta per la prima volta da C. Defremery e B.R. Sanguinetti con il titolo *Voyages d'Ibn Battuta*, Paris, 1853-58, 4 voll.; rist. a cura di V. Monteil, Paris, Anthropos, 1979 e ancora, Paris, Maspero, 1982. Si veda ora l'edizione a cura di C.M. Tresso, Torino, Einaudi, 2006 e 2008. Sul pellegrinaggio alla Mecca si veda anche M. Amin, *Pilgrimage to Mecca*, London, Macdonald and Jane's, 1978.

[72] Cardini, *Gerusalemme*, cit., pp. 32 ss., fornisce un ricco elenco dei luoghi di pellegrinaggio.

[73] In particolare per l'evoluzione dei viaggi in Terrasanta cfr. A. Grabois, *Medieval pilgrims, the Holy Land and its image in European civilisation*, in *The Holy Land in History and Thought* (Papers submitted to the International Conference on the Relations between the Holy Land and the World outside it), ed. by M. Sharon, Leiden, Brill, 1988, pp. 65-79; Id., *Les pèlerins occidentaux en Terre Sainte au Moyen Âge. Une minorité étrangère dans sa patrie spirituelle*, in «Studi Medievali», s. III, 30, 1, 1989, pp. 15-48. Si vedano anche: E. Ashtor, *Venezia e il pellegrinaggio in Terrasanta nel basso medioevo*, in «Archivio Storico Italiano», CXLIII, 1985, pp. 197-223; F. Cardini, *Viaggiatori medievali in Terrasanta*, in «Rivista Storica Italiana», LXXX, 1968, pp. 332-339; Id., *Pellegrinaggi medievali in Terrasanta*, in «Rivista Storica Italiana», XCIII, 1981, pp. 5-10; Id., *In Terrasanta*, cit.; F. Cardini, J. Ries e M. Tangheroni, *I luoghi dei pellegrinaggi*, a cura di P. Caucci von Sauchen, Milano, Biblo, 2000; *Fra Roma e Gerusalemme nel medioevo: paesaggi umani ed ambientali del pellegrinaggio meridionale*, a cura di M. Oldoni, Salerno, Laveglia, 2005; M. Pastore Stocchi, *Note su alcuni itinerari in Terrasanta dei secoli XIV e XV*, in «Rivista di Storia e Letteratura religiosa», III, 1967, pp. 185-202; *Toscana e Terrasanta*, cit.

[74] San Bernardino da Siena, *Racconti ed episodi morali*, a cura di G. Auletta, Modena, Ed. Paoline, 1961, pp. 135-139; del cavaliere è descritto anche l'itinerario di visita ai Luoghi Santi in Terrasanta. Sul

valore degli esempi come «brevi narrazioni che illustrano i contenuti dottrinali della predica», da usare soprattutto se ci si rivolge ai laici, e sul loro ispirarsi alla storia passata e presente, a episodi di cronaca, ai costumi degli uditori, sia pure attraverso il filtro di una «sperimentata tradizione omiletica», cfr. C. Delcorno, *L'«exemplum» nella predicazione di Bernardino da Siena*, in *Bernardino predicatore nella società del suo tempo* (Convegno di studi, Todi, 9-12 ottobre 1975), Todi, presso l'Accademia Tudertina, 1976, pp. 71-107 e, più in generale, dello stesso autore, *Exemplum e letteratura. Tra Medioevo e Rinascimento*, Bologna, Il Mulino, 1989.

[75] Moulin, *Notes sur les pèlerinages*, cit., pp. 48-49.

[76] La notizia è nei *Ricordi* di Bonaccorso Pitti, cit., p. 399; secondo la fonte l'abbazia diventava accessibile per via terra solo quando la marea si ritraeva almeno per cinque miglia. Già dai primi dell'VIII secolo si ha notizia del culto michelita di Mont-Saint-Michel: cfr. Cardini, *Gerusalemme*, cit., p. 39.

[77] L. Sandri, *Stranieri e forestieri nella Firenze del Quattrocento attraverso i libri di ricordi e di entrata e uscita degli ospedali cittadini*, in *Forestieri e stranieri*, cit., pp. 157-158; Cagnin, *Pellegrini*, cit., p. 44.

[78] Paolucci e Pinto, *Gli «infermi» della Misericordia*, cit., p. 110.

[79] *Pellegrini scrittori*, cit., p. 124; il viaggio risale al 1346.

[80] Mariano di Nanni da Siena, *Viaggio in Terrasanta (1431)*, a cura di P. Pirillo, Pisa, Pacini, 1996, p. 76.

[81] Alessandro di Filippo Rinuccini, *Sanctissimo Peregrinaggio del Sancto Sepolcro, 1474*, a cura di A. Calamai, Pisa, Pacini, 1993, pp. 49, 73, 75, 77. Sul viaggio del Rinuccini cfr. anche A. Calamai, *Il viaggio in Terrasanta di Alessandro Rinuccini nel 1474*, in *Toscana e Terrasanta*, cit., pp. 235-256.

[82] M.S. Mazzi, *Pistoia e la Terrasanta*, in *Toscana e Terrasanta*, cit., pp. 110-113: la città di Pistoia era legata al culto dell'apostolo sant'Iacopo fin dal IX secolo. Nel 1144 il vescovo Atto aveva anche ottenuto dall'arcivescovo di Santiago de Compostela una reliquia del santo. Sant'Iacopo era patrono della città. Tuttavia erano frequenti anche altri itinerari di pellegrinaggio. Cfr. *Pistoia e il Cammino di Santiago. Una dimensione europea nella Toscana medioevale* (Atti del convegno, Pistoia, 28-30 settembre 1984), Napoli, Esi, 1987.

[83] Sumption, *Monaci santuari pellegrini*, cit., p. 203.

[84] E. Joranson, *The Palestine Pilgrimage of Henry the Lion*, in *Medieval and Historiographical Essays in Honor of James Westfall Thompson*, ed. by J.L. Cate and E.N. Anderson, Chicago, University of Chicago Press, 1938, pp. 146-225. L'autore, usando una lunga cronaca di questo pellegrinaggio, ne ricostruisce la preparazione, i motivi e alcuni dei risultati.

[85] Cfr. Ashtor, *Venezia e il pellegrinaggio*, cit., pp. 199-203. Si vedano inoltre: E.R. Labande, *Recherches sur les pèlerins dans l'Europe des XI et XII siècles*, in «Cahiers de civilisation médiévale», I, 1958, pp. 159-169 e 339-349; G. Nori, *La corte itinerante. Il pellegrinaggio di Niccolò III in Terrasanta*, in *La corte e lo spazio: Ferrara estense*, a cura di G. Papagno e A. Quondam, Roma, Bulzoni, 1982, pp. 233-246; U. Tucci, *Mercanti, viaggiatori, pellegrini nel Quattrocento*, in *Storia della cultura veneta*, III: *Dal primo Quattrocento al Concilio di Trento*, Vicenza, Neri Pozza, 1980, t. II, pp. 317-353; *Viaggiatori e pellegrini*, cit.

[86] Daniel, *Gli Arabi*, cit., pp. 343-348; *Itinerarium Symonis Semeonis ab Hybernia ad Terram Sanctam (1323)*, a cura di M. Esposito, Dublin, Institute for Advanced Studies, 1960.

[87] H.F.M. Prescott, *Jerusalem Journey. Pilgrimage to the Holy Land in the Fifteenth Century*, London, Eyre and Sottiswoode, 1954, pp. 13-41. Sui pellegrini e i loro libri cfr. Cardini, *Gerusalemme*, cit.; M. Halbwachs, *Memorie di Terrasanta*, trad. it. Venezia, Ed. dell'Arsenale, 1988; Richard, *Les récits de voyages*, cit.

[88] *The Book of Margery Kempe (1436)*, ed. by W. Butler-Bowdon, with an Introduction by R.W. Chambers, London, J. Cape, 1936, ora anche nella traduzione francese: *Le livre de Margery Kempe*, a cura di L. Magdinier, con prefazione di A. Vauchez, Paris, Le Cerf, 1989. Sulla figura della Kempe si veda M. Fries, *Margery Kempe*, in *An Introduction to the Medieval Mystics of Europe*, ed. by P.E. Szarmach, Albany, State University of New York, 1984, pp. 217-235. Cfr. anche M.B. Campbell, *The Witness and the Other World. Exotic European Travel Writing. 400-1600*, Ithaca-London, Cornell University Press, 1988, pp. 15-45; Prescott, *Jerusalem Journey*, cit., pp. 13-41; D. Regnier-Bohler, *Voci letterarie, voci mistiche*, in *Storia delle donne. Il medioevo*, a cura di Ch. Klapisch-Zuber, Roma-Bari, Laterza, 1990, pp. 463-539. In generale sulle caratteristiche di un pellegrinaggio femminile qualche notizia è in F. Cardini, *Egeria. La pellegrina*, in *Medioevo al femminile*, a cura di F. Bertini, Roma-Bari, Laterza, 1989, pp. 3-30; *Altrove*, cit., introduzione di D. Corsi.

[89] Alessandro Rinuccini, *Sanctissimo Peregrinaggio*, cit., p. 49 e Mariano da Siena, *Viaggio*, cit., p. 76.

[90] Secondo Sumption, *Monaci santuari pellegrini*, cit., p. 292 la stima è persino troppo bassa. Sul giubileo trecentesco cfr. A. Frugoni, *Il Giubileo di Bonifacio VIII*, in «Bullettino dell'Istituto storico italiano per il Medioevo», 62, 1950, ripubblicato nel volume di scritti dello stesso autore *Incontri nel medioevo*, Bologna, Il Mulino, 1979, pp. 73-177.

[91] Sumption, *Monaci santuari pellegrini*, cit., pp. 294-295.

[92] F. Melis, *Movimento di popoli e motivi economici nel Giubileo del 1400*, in Id., *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, cit., pp. 248-253: Melis registra forti correnti da Saragozza, da Siviglia, da Barcellona, da Maiorca, per quanto riguarda il territorio spagnolo.

[93] Domenico Boninsegni, *Storia della città di Firenze dall'anno 1410 al 1460*, Firenze, 1637, p. 90.

[94] Matteo Palmieri, *Annales*, a cura di G. Scaramella, in «Rerum Italicarum Scriptores», XXVI, Città di Castello, 1903, p. 160.

[95] Sandri, *Stranieri e forestieri*, cit., pp. 149-161, qui p. 158, n. 19. G. Piccinni e L. Travaini, *Il Libro del pellegrinaio (Siena 1382-1446)*, Napoli, Liguori, 2003.

[96] J. Domenge e R. Cornudella, *Viaggi d'artisti, vie dell'arte tra Spagna, Francia e Fiandre*, in *Il Medioevo in viaggio*, cit., pp. 82-91; E. Castelnuovo, *Voyages d'artistes, voyages d'oeuvres: ou la quête des étoiles*, in *Entre l'Empire et la mer* (Lousanne-Genève, 2002), Roma, Viella, 2007, pp. 1-10.

[97] Su questi argomenti cfr. J. Verger, *La mobilité étudiante au Moyen Âge*, in «Histoire de l'éducation», 50, 1991, pp. 65-90; F. Bocchi, *Trasferimenti di lavoratori e studenti a Bologna nel basso Medioevo*, in *Forestieri e stranieri*, cit., pp. 252-253. La mobilità contraddistingueva anche il corpo docente nelle scuole pubbliche: cfr. A.M. Nada Patrone, *Vivere nella scuola. Insegnare e apprendere nel Piemonte del tardo Medioevo*, Torino, Paravia, 1996, pp. 52-54. Per una visione d'insieme sui problemi degli Studi e numerose indicazioni bibliografiche: J. Verger, *Le università del medioevo*, trad. it. Bologna, Il Mulino, 1982 (ed. orig. 1973); G. Petti Balbi, *Le università medievali*, in *La Storia*, a cura di N. Tranfaglia e M. Firpo; I: *Il Medioevo*, 1: *I quadri generali*, Torino, Utet, 1988, pp. 579-599; Ead., *Qui causa studiorum peregrinantur: studenti e*

maestri, in *Viaggiare nel medioevo*, cit., pp. 299-316; *Università e società nei secoli XII-XVI* (Atti del convegno, Pistoia, 20-25 settembre 1979), Pistoia, Centro Italiano di Studi di Storia e d'Arte, 1982.

[98] L. Moulin, *La vita degli studenti nel Medioevo*, Milano, Jaca Book, 1992, p. 123; cfr. anche J. Le Goff, *Gli intellettuali nel Medioevo*, Milano, Mondadori, 1979; G. Dalla Santa, *Uomini e fatti dell'ultimo Trecento e del primo Quattrocento. Da lettere a Giovanni Contarini, patrizio veneziano, studente ad Oxford e a Parigi, poi patriarca di Costantinopoli*, in «Nuovo Archivio Veneto», n.s., XXXII, 1916; A.T. Luttrell, *Giovanni Contarini, a Venetian at Oxford, 1392-1399*, in «Journal of the Warburg and Courtauld Institutes», 29, 1966, pp. 424-432.

[99] Sull'intensità del movimento e della circolazione di persone si possono vedere anche G.B. Parks, *The English Traveller to Italy*, I: *The Middle Ages*, Stanford, Calif., Stanford University Press, 1954; *Travel and Travellers of the Middle Ages*, ed. by A.D. Newton, London, P. Kegan, 1930; J. Verdon, *Il viaggio nel Medioevo*, trad. it. Milano, Baldini e Castoldi, 2001; M. Wade Labarge, *Medieval travellers. The Rich and Restless*, London, H. Hamilton, 1982.

[100] Paolucci e Pinto, *Gli «infermi» della Misericordia*, cit., pp. 109-110; le testimonianze, pure laconiche, contenute nei registri di entrata e di uscita dei pellegrini e degli ospedali in genere offrono un contributo interessante allo studio della circolazione degli uomini.

Capitolo quarto

Le condizioni materiali

1. Partire

> Con que' careze abraziamenti, basij, tenereze piene di lacrime et iubili esso S.re Roberto fosse receputo et stricto da tuti et in spetialitate da dicta magnifica madonna Giovanna sua moglie, chi ha qualche scintilla di descretione et di Amore lo può molto ben considerare[1].

È il ritorno a casa, la cerimonia consolatoria dell'accoglienza da parte di quei familiari che i partenti avevano «lassiati tanti tribulati, affannati et deschonsolati per la lor partita», la felice conclusione di un tempo il cui avvento aveva causato «grande tenereza di lacrime». Nelle lacrime di disperazione alla partenza e nelle lacrime di felicità al ritorno si consuma la breve stagione di pellegrinaggio di Roberto da Sanseverino in Terrasanta. La liturgia dei due cerimoniali, di mestizia e di allegria, segna l'ideale ricongiungimento di una linea circolare, perfetta, in cui si esaurisce la compiutezza del percorso spirituale, affettivo, esistenziale. Distacco e ritorno sono sempre celebrati in modo appariscente, gli aspetti simbolici esagerati fino all'enfasi nel caso del pellegrinaggio, il rituale del commiato

individuale amplificato da una risonanza collettiva: chi parte lo fa prendendo «licenza» non solo dai propri cari ma dalla comunità intera, a sottolineare comunque la sua appartenenza, e chi ritorna segna il suo rientro, ritrova in modo palese il proprio posto nella società. Ogni convoglio, ogni galea di pellegrini, ogni carovana di mercanti, ogni brigata di cavalieri è salutata con emozione, accompagnata, e di nuovo accolta al suo ritorno. Le navi che salpano e che entrano in porto si annunciano con colpi di cannone: «egli è antiqua consuetudine delle navi, quando arrivano in porto d'alchuna città, o che ssi partono, di salutare la città traendo VI o VIII delle bonbarde della nave», ci ricorda Alessandro Rinuccini[2].

Il ritorno a casa di Roberto da Sanseverino, dopo un'assenza di circa nove mesi, fra l'aprile del 1458 e il 19 gennaio 1459, a causa del pellegrinaggio in Terrasanta, è sottolineato, quasi si può dire legittimato, dall'omaggio reso prima di ogni altra cosa al duca e alla duchessa di Milano. Solo dopo aver adempiuto a questo atto formale di ossequio, di saluto, ma in certo modo di reintegrazione, il gentiluomo può collocarsi in una dimensione privata e raggiungere la propria abitazione. L'ora è tarda ma questo non trattiene madonna Giovanna, sua moglie, dall'andare a incontrarlo fuori della casa, in compagnia dei figli e dei parenti stretti e di una cerchia di donne e di gentiluomini: la cornice è quella di un'accoglienza festosa ritualmente e

solennemente celebrata, come un ritorno alla vita, una rinascita. All'estremo opposto del ciclo, la partenza era stata solennizzata mediante l'elaborazione di una complessa e ripetuta serie di commiati. La domenica del 30 di aprile 1458 la brigata dei partenti, formata da Roberto in compagnia di Giovanni Matteo, cortigiano del duca, maestro Giovanni Martino da Parma, medico, Carlo Bosso «aulico de la Madona ducissa», e otto famigli in tutto per il loro servizio, si vestì «de vestimento de bruno» e tutti insieme andarono ad ascoltare messa a San Celso, poco fuori della città di Milano. Poi ciascuno, «per consolatione de li soy, andò a disinare a casa sua», dove si ritualizzò il congedo familiare, ripetuto tra le braccia di parenti ed amici. L'uscita dalle proprie abitazioni segna un altro punto nell'allontanamento progressivo: la partenza a cavallo dal luogo di riunione è in un certo senso l'amplificazione sociale del saluto all'interno del proprio gruppo. I molti gentiluomini che cavalcano con loro ancora per due miglia lontano dalle mura cittadine li consegnano alla strada, all'ignoto; sono l'ultimo, fugace contatto con la propria realtà, i testimoni della loro immagine in movimento verso la linea dell'orizzonte. Ognuno di questi distacchi, come in una serie di cerchi concentrici, è segnato dai ripetuti abbracci, dalle lacrime versate, dall'opprimente sensazione di qualcosa di definitivo che li minaccia[3].

Il pellegrinaggio è spesso del resto, come ogni viaggio, un cammino senza ritorno. Numerosissime sono le testimonianze in proposito; quasi ogni comitiva ha le sue vittime, amici cari lasciati in terre ostili, sepolti in mare, un fardello di notizie luttuose da riportare a casa, frammenti di circostanze dolorose da apprendere ad ogni incontro con altri viaggiatori. Erano partiti da due settimane appena, il 4 settembre 1384, Lionardo Frescobaldi e i suoi amici, quando a Methoni persero un prete del Casentino che si accompagnava a loro. Percorrendo il deserto nell'ottobre si erano imbattuti in una comitiva di cavalieri francesi decimata: da venti che erano partiti solo cinque ne erano rimasti. L'incontro aveva gettato su di loro come un presagio di sventura. Per la fine dell'anno a Damasco li aspettava la morte di un amato compagno di viaggio, Andrea di Francesco Rinuccini, e di un famiglio[4].

La frequenza e l'ampiezza degli spostamenti moltiplicano i rischi e i pericoli dei viaggi, anche se si perfezionano le tecniche, gli strumenti e i mezzi di trasporto. Il mondo da percorrere è diventato veramente molto vasto alle soglie del basso Medioevo. Sia a Oriente sia a Occidente a partire dal XIII secolo gli orizzonti si sono dilatati. Non ci sono più solo l'Europa e le terre degli infedeli del Vicino Oriente conosciute con le Crociate: i limiti delle due distese, quella liquida dell'oceano a

Occidente e quella solida, formata dalle infinite solitudini delle steppe, a Oriente, sono stati valicati. Gli uomini si sono, per così dire, immersi in quelle acque e in quelle terre, le hanno sfidate, conosciute, e hanno imparato a servirsene. Cerchiamo di capire in che modo.

2. Prendere il mare

Esistono due «mari» nell'Europa medievale o meglio due complessi di mare: il Mediterraneo e l'Atlantico. Questi sistemi di bacini liquidi oltre ad avere una propria vita geografico-ambientale, ne hanno una, intensissima, economico-politica. I mari vivono del riflesso delle attività delle popolazioni rivierasche, diventano specchio della loro forza politicamente organizzata, placido lago sottomesso all'una o all'altra sfera di influenza, e nello stesso tempo si animano di una propria operosità, solcati da navigli di ogni paese, si fanno teatro burrascoso di scontri e di conquiste.

Nel bacino orientale del Mediterraneo le acque lambiscono le coste dell'Asia Minore, del Levante siriano, libanese e palestinese, dell'Egitto. Tranne che in quest'ultimo o sul versante egeo, l'entroterra è aspro, fatto di costiere montagnose, di vallate impervie. Anatolia, Siria, Transgiordania, Egitto sono la porta d'accesso per l'Asia interiore, per l'Iraq, l'Iran e, ancora al di là, per l'India e la Cina, attraverso i monti scoscesi della grande Armenia, la depressione dell'Eufrate, il mar Rosso.

Prima della metà dell'XI secolo dominano incontrastate le due potenze di Bisanzio e del califfato fatimide del Cairo, da cui dipendono Siria ed Egitto. Poche navi occidentali osano avventurarsi: sono veneziane, amalfitane, di Bari, di Gaeta, di Napoli, appartengono comunque a popolazioni che rientrano nella sfera bizantina di potere, che hanno fondaci commerciali a Costantinopoli, che frequentano Antiochia e Gerusalemme.

L'invasione turca della seconda metà dell'XI secolo altera questo equilibrio, le crociate contribuiscono ulteriormente a modificarlo. Nel XIII secolo il Mediterraneo orientale è frequentato dai latini, gli occidentali penetrano nell'interno delle nuove compagini statali, definiscono nuovi itinerari terrestri[5].

L'area occidentale del Mediterraneo, che dalla Spagna passando per il Maghreb e la Sicilia si ricollegava a Siria ed Egitto, si popolava di navi musulmane, Genova e Pisa limitando il loro orizzonte alla Spagna e alla Sicilia. Progressivamente i musulmani erano destinati a perdere il predominio a tutto vantaggio essenzialmente dei navigatori genovesi, veneziani e catalani[6].

Anche l'Atlantico si organizza in due sistemi: l'area della Spagna, della Bretagna, del sud dell'Inghilterra, dell'Irlanda e l'altra formata dall'asse Manica-mare del Nord-Baltico, lungo cui

correvano i collegamenti tra il continente, la Scandinavia e l'Inghilterra e i grandi raccordi fluviali, una vera e propria ricchezza questi ultimi, in fatto di itinerari percorribili. Non solo, infatti, le vie d'acqua navigabili erano numerose nell'Europa medievale, ma a rendere migliore lo sfruttamento delle loro possibilità vennero progettati e costruiti nel corso del tempo canali artificiali mediante i quali la fluidità del tragitto non veniva mai meno. Senna, Reno, Elba, Danubio, Mosa, Rodano, in particolare, erano le grandi strade liquide intorno a cui si organizzavano aree di confluenza dei trasporti e su cui si innestavano ulteriori comunicazioni e passaggi di altri bacini idrografici. Risalendo il Reno si arrivava al lago di Costanza e al Danubio, tramite quest'ultimo si raggiungeva la Russia e il complesso dei fiumi, Volga, Dnepr, Don, Vistola, in grado di condurre nelle parti più remote di quel mondo in buona parte ancora misterioso per gli occidentali. Discendendolo si raggiungevano Basilea, le Fiandre e i bacini della Schelda e della Mosa, a loro volta punti di innesto di ulteriori articolazioni fluviali. Il Rodano conduceva, dopo aver servito tutto il bacino della Francia meridionale, verso il lago di Ginevra e l'insieme dei collegamenti lacustri o fluviali dell'intera Svizzera. L'Italia varcava i propri confini, entro i quali il complesso dei fiumi navigabili era imponente, tramite l'Inn e l'Adige che schiudevano le porte della civiltà germanica[7].

L’evoluzione delle tecniche del mare significa anzitutto il miglioramento progressivo del mezzo di trasporto: la nave. Una svolta sensibile si ebbe negli anni a cavallo dei secoli XII e XIII allorché si cominciò a sostituire alla galera biremi, fino ad allora il tipo di imbarcazione più diffusa sia a scopo commerciale che bellico, una galera triremi, più ampia, capace di portare una cinquantina di tonnellate. Intorno al 1320 un ulteriore passo avanti fu compiuto con la creazione di una galera grossa o mercantile, in grado di imbarcare circa 150 tonnellate, più un carico di duecento uomini. Per manovrare, la nave era dotata di due o tre vele latine (o triangolari), al contrario delle galere sottili, destinate al pattugliamento o al combattimento, che alzavano una sola vela latina. Ai rematori era riservata una funzione ausiliaria, per navigare anche in caso di bonaccia o controvento e per effettuare le manovre di ingresso e di uscita dai porti.

Nello stesso creativo XIII secolo nei mari dell’Europa settentrionale si sperimentava la cocca, un tipo di vascello particolare, con le fiancate alte, che presentava due significative innovazioni: un unico timone a poppa (anziché i due laterali della galera) e la velatura quadra, più maneggevole della latina e capace di prendere meglio il vento. Inoltre, la cocca anseatica dei paesi scandinavi era costruita secondo il metodo a fasciame sovrapposto che risultava più solido, mentre

ancora le imbarcazioni dell'area mediterranea usavano unire le tavole bordo contro bordo. La diffusione della cocca nel Mediterraneo si ebbe solo a partire dal secolo successivo. Nel corso del Quattrocento, infine, fu creato lo strumento per la grande navigazione transoceanica: la caravella, un veliero lungo anziché tondo, con aumentata superficie di velatura e un netto miglioramento della maneggevolezza dovuto all'uso simultaneo della vela quadrata come motrice e della latina come manovratrice[8]. L'introduzione nell'uso della cocca significò anche avere a disposizione uno strumento più agile e più maneggevole rispetto alla galera grossa mercantile che aveva aumentato considerevolmente la propria stazza, tanto da rendere spesso difficile se non impossibile manovrare in porti pure importanti come Venezia[9]. Gli studi di Melis, condotti in prevalenza sulla documentazione datiniana nel periodo dell'ultimo Trecento e del primo Quattrocento, ci dicono che Genova dominava largamente nel naviglio maggiore. Il valore modale della sua serie si collocava sulle 800 botti e più di un quarto del totale avevano una capacità superiore alle 750 tonnellate, con un massimo di frequenza per quelle di 900 tonnellate[10]. Per Venezia, la maggiore frequenza si riscontrava fra le 375 e le 500 tonnellate, mentre le navi catalane si collocavano generalmente fra le 225 e le 375 tonnellate. Nei percorsi più lunghi e impegnativi venivano spesso usate imbarcazioni relativamente

piccole, sotto le 225 tonnellate. L'apparente illogicità di questa scelta, pensando che alla grandezza corrisponda maggiore solidità e tenuta, è spiegata dai contemporanei con la necessità di trovare frequentemente rifugio in porto in caso di tempesta o di aggressioni nemiche. Una migliore manovrabilità e dimensioni ridotte permettevano di entrare quasi in ogni insenatura[11].

Le principali zone di operazione del naviglio veneziano erano l'Adriatico, il mar Nero e quella che si chiamava allora Romania, più o meno Costantinopoli e la Grecia attuale, l'Egitto e l'Oltremare, cioè la Palestina e i territori ex crociati, il Ponente, vale a dire la Tunisia, la Sicilia, le Baleari e i porti dell'Atlantico[12]. In quest'ultima direzione, senza poter escludere qualche invio isolato di navi in precedenza, il primo viaggio come flotta organizzata, destinazione le Fiandre ma con scali anche in Inghilterra, si fa risalire al 1315. L'affermazione della linea veneziana di navigazione atlantica si svolse non senza contrasti nel primo trentennio del XIV secolo, a causa delle resistenze dei poteri locali e talvolta anche di un'aperta ostilità; i gravi turbamenti presenti in tale periodo in area fiamminga rendevano in ogni caso problematico frequentare quei luoghi[13]. Una volta collaudato e reso stabile, il servizio di stato veneziano prevedeva di norma un convoglio annuale di navigazione atlantica, detto la «muda» di Fiandra, composto da cinque galee che, arrivato

nella Manica, all'altezza di Sandwich, si sdoppiava: due unità risalivano il Tamigi in direzione di Londra, le altre andavano a l'Écluse, il porto di Bruges. Sulla via del ritorno queste ultime prendevano il mare per prime in modo da riformare il convoglio nello stesso punto in cui si erano separate all'andata[14]. La navi in convoglio erano sottoposte al comando unificato di un capitano:

> Questo funzionario aveva soprattutto compiti nautici e militari; era lui ad ordinare di salpare o di gettare l'ancora, e di attaccare o di disimpegnarsi quando si incontrava un'altra flotta. Aveva inoltre l'incarico di far rispettare le norme specifiche stabilite per le navi sottoposte al suo comando; le ispezioni per controllare se il numero degli equipaggi, le armi, le razioni, i generi di riserva e le condizioni di carico corrispondessero alle prescrizioni della legge spettavano però soprattutto a una serie di funzionari a Venezia, ai rettori delle colonie veneziane e ad alcuni dei passeggeri mercanti detti comunemente *Navigatores*[15].

La fabbricazione di navi costituiva per la città lagunare la prima delle sue industrie. Una descrizione celebre dell'Arsenale risalente alla metà del Quattrocento rende efficacemente l'idea della grandiosità di quell'impresa: «1.500 operai e più costruiscono soltanto galee; in un altro luogo [...] 50 uomini fanno soltanto remi; in un altro luogo 80 donne cuciono e riparano le vele; in un altro luogo più di 100 tra uomini e bambini fabbricano le corde per le navi e per le galee»[16].

Una regolare linea di traffico genovese con i porti della Manica era già stata istituita dal 1298 e dalla metà del Trecento; Genova assolveva pienamente alla sua funzione primaria di intermediazione fra il Levante e il nord Europa svolgendo viaggi diretti fra i porti orientali e le Fiandre o l'Inghilterra, senza neppure prevedere uno scalo nella propria città[17]. Le grosse navi genovesi attraccano a Sandwich o a Southampton, impedite come sono dalla stazza a risalire il Tamigi, e anche per non deviare eccessivamente dalla rotta per le Fiandre. Qui fanno scalo a Écluse, collegata a Bruges da un breve canale naturale, ma nell'ultimo ventennio del Trecento comincia ad essere frequente l'approdo a Middelburg, nell'isola Walcheren del mare del Nord, e ad Anversa. I porti frequentati rispondono alle esigenze delle imbarcazioni adatte alla navigazione d'alto mare e di difficile manovrabilità: sono quindi sempre posti in luoghi aperti e nei pressi di piazze commerciali importanti, che funzionano anche come luoghi di smistamento[18].

Esistevano porti esclusivamente «conservieri», che servivano da rifugio, e altri che operavano in condizioni di normalità, pur presentando dei limiti nel tonnellaggio che erano in grado di accogliere. Lisbona, Bruges, cioè Écluse fino alla seconda metà del Trecento, Londra, Southampton, Genova, per esempio, non avevano restrizioni di sorta, mentre ne esistevano altri che non potevano ricevere navi

superiori alle 300 tonnellate. Il successo e l'alto livello di attività di un porto però non si basavano solo sull'efficienza delle sue strutture. Occorreva preoccuparsi delle vie terrestri che vi giungevano, vale a dire della saldatura terra-mare e viceversa, in modo che la costa e l'entroterra fossero in permanente e agevole comunicazione. Esemplare, in questo senso, la condizione di Porto Pisano, anche se le vicende politiche ne determinarono il progressivo decadimento. Ben riparato e munito dei migliori impianti per l'epoca, permetteva l'approdo contemporaneo di più navi senza limite di tonnellaggio, era allacciato da una carreggiabile, da un canale e da un itinerario misto mare-fiume alla grande piazza di Pisa, dalla quale si irradiavano strade importanti, la più curata delle quali conduceva a Firenze, dove aveva inizio un'ulteriore rete di comunicazioni[19].

L'importanza delle marinerie italiane, fra cui, almeno fino alla sconfitta della Meloria nel 1284, va ricordata anche quella di Pisa, non deve far sottovalutare la presenza dei navigli francesi, soprattutto delle città della Francia meridionale, la potenza crescente dei catalani nel Mediterraneo, e le tradizioni marittime dei popoli nordici[20]. L'intensità dei traffici e degli spostamenti è veramente notevole e appare tanto più straordinaria se ci si sofferma a considerare le singole «carriere» di alcune delle navi messe in mare a cavallo fra Tre e Quattrocento[21].

Un'imbarcazione genovese, osservata per un periodo di tredici anni, risulta aver effettuato per quindici volte il viaggio dal Mediterraneo a Bruges, fermandosi in genere a Southampton; per cinque volte aveva operato tra Genova, Savona, Valenza, Barcellona, Maiorca e una volta aveva effettuato il percorso fino a Chio nel mar Egeo all'andata e da lì fino a Bruges tornando indietro. Una tempesta pose fine alla sua carriera, travolgendola all'imbocco dell'Écluse. Ancora, una nave savonese, i cui spostamenti sono documentati per un periodo di diciassette anni, aveva compiuto per dodici volte il viaggio Genova-Bruges, tre volte Genova-Scio-Bruges; per tre volte era stata ad Alessandria d'Egitto, a Beirut e a Cipro, avendo per meta Bruges dall'altra parte, e a Costantinopoli, alternando poi alcuni viaggi «locali», come quelli verso Ibiza.

Ogni viaggio per nave richiedeva un'organizzazione complessa, rappresentava una sfida agli elementi naturali, ed era il risultato di un insieme di abilità lavorative da parte degli equipaggi. A bordo di ogni imbarcazione si temeva per la propria vita e per i propri beni, consapevoli della possibilità di incidenti di ogni genere: tempeste, venti contrari, gorghi, secche e i pericoli provenienti dagli uomini, pirati, nemici del proprio paese, corsari[22]. Persino le manovre di ingresso nei porti, anche i più dotati per l'accoglienza, potevano procurare qualche difficoltà o far incorrere in incidenti anche gravi. L'ostilità

dichiarata delle popolazioni locali, in alcuni casi rendeva tormentoso e ad elevato rischio l'attracco.

Alessandria, lo scalo principale per l'Egitto e la Siria, frequentato da moltissimi navigli occidentali, riservava a questi ultimi un trattamento di sfavore, come ricorda Anselmo Adorno nel resoconto del suo viaggio in Terrasanta. La città

> ha due grandi porti. Il primo, il più grande e il più sicuro, è interdetto alle flotte di cristiani sotto pena di confisca delle navi e di tutte le mercanzie. Quanto al secondo, nel quale ormeggiano le navi cristiane, il suo accesso è molto pericoloso. Noi stessi abbiamo corso un grave pericolo entrandovi, senza subire tuttavia grandi danni; a tre riprese la nostra nave ha toccato il fondo con una tale violenza che sotto il colpo e la scossa noi che stavamo in piedi sul ponte siamo caduti senza capire niente se non che la nave stava per aprirsi e ridursi in mille pezzi. L'ingresso al porto è infatti stretto e angusto cosa che rende l'accesso difficile e questo a causa degli antichi edifici oggi in rovina di cui una parte è visibile in superficie mentre altri sono sotto acqua[23].

Il porto destinato ai cristiani era effettivamente di difficile accesso: numerosi scogli ne ingombravano l'entrata, mentre forti e improvvisi colpi di vento spingevano le navi contro le banchine. Fusti di colonne crollate, resti di antichi monumenti o di torri, testimonianze non rimosse di un antico splendore, ostacolavano l'ingresso. Nel 1350 era crollato il grande faro fatto erigere a protezione dei naviganti e un cumulo di macerie era precipitato nel passaggio andando a ostruirlo ulteriormente, cosicché si era creato un suggestivo paesaggio di rovine, una sorta di città sommersa

sulle cui trasparenze si specchiavano i ruderi in emersione. Alla affascinante stranezza del luogo si associava irrimediabilmente una componente di rischio che in maniera sprezzante veniva imposta ai viaggiatori cristiani.

La maggior parte delle imbarcazioni in viaggio per i mari era formata da mezzi commerciali, destinati al trasporto delle merci. Su di essi prendevano posto comunemente i viaggiatori decisi a navigare. Certo dal novero di questi viaggiatori devono essere esclusi tutti coloro in grado di servirsi di navi private, avendone a disposizione di personali, o anche quanti avevano possibilità di noleggiarne una. Con il crescere negli anni del numero dei pellegrini cominciò inoltre un regolare servizio di galee, offerte da privati armatori, spesso sotto il controllo dell'autorità pubblica. I principali porti da cui si partiva per l'Oriente erano Marsiglia, Genova, Pisa, Venezia, Barcellona e alcune città della Provenza o dell'Italia meridionale nel XII secolo, con una certa rivalità. Nel secolo successivo si resero competitive anche Montpellier, Marsiglia, Saint-Gilles, Aigues Mortes. Per imbarcarsi i pellegrini arrivavano in genere via terra dall'Inghilterra, dalla Germania, dalla Francia, mentre gli scandinavi sceglievano di preferenza un itinerario spostato ad est, lungo le pianure russe fino a Kiev e di lì al mar Nero e Costantinopoli per raggiungere la Terrasanta[24]. Ma a poco a poco Venezia finì per monopolizzare il grosso dei traffici.

Le «galee di pellegrini» o «galee di Giaffa», dal nome del più frequentato porto d'attracco, sorvegliate rigidamente dallo stato veneziano, che controllava contratti, prezzi e rilasciava i permessi di partenza, prendevano il mare ogni anno in numero variabile. Sembra che ogni mezzo imbarcasse in media 50-60 viaggiatori, di rado fino a 100, ma il numero appare veramente esiguo rispetto ai dati testimoniati in altre circostanze e per altri navigli. Nel 1184 il viaggiatore arabo Ibn Giubayr avrebbe navigato da Acri a Messina in compagnia di 2.000 pellegrini cristiani; nel 1250 una nave diretta in Terrasanta imbarcava 453 persone, senza contare i membri dell'equipaggio; nel 1254 il re di Francia Luigi IX tornò dalla crociata con più di 800 passeggeri sulla propria imbarcazione[25].

A metà Quattrocento fu fatto anche un tentativo da parte di Venezia di stabilire una linea di galee gestita direttamente dallo stato, ma il progetto non ebbe i risultati sperati[26]. Al viaggiatore giunto a Venezia in cerca di un imbarco il governo offriva comunque la garanzia di un controllo e l'aiuto di un «tolomazo», una guida autorizzata che aveva il compito di orientarlo nella ricerca di un alloggio e di un passaggio. In piazza San Marco, di fronte al canal Grande, sotto le insegne delle diverse navi, gli scrivani erano delegati a redigere i contratti di nolo, di cui era richiesta copia dalle pubbliche autorità. Nell'atto dovevano essere specificati il

costo del nolo, gli obblighi assunti dal capitano, lo spazio a disposizione del pellegrino, il vitto fornito a bordo e quello che gli era permesso portare con sé, la durata del soggiorno in Terrasanta[27].

Benché le navi veneziane avessero ormai quasi il monopolio del trasporto passeggeri verso il Vicino Oriente, c'era chi giudicava sovraccariche e scomode le imbarcazioni veneziane e preferiva servirsi della flotta genovese. Nella scelta operata in questo senso dagli Adorno pesarono indubbiamente l'origine ligure della famiglia, l'amor di patria e la fiducia che in genere si ripone nella propria gente. Tuttavia essi scelsero oculatamente, ponendo attenzione alla comodità e alla sicurezza. Di 715 tonnellate di stazza, con 110 uomini di equipaggio, ben munita di bombarde, archi, giavellotti, pietre e provvista di viveri di ogni genere, l'imbarcazione si mostrò adatta, ai loro occhi, a resistere agli attacchi dei nemici turchi e dei pirati, nonché a sfidare le insidie del mare[28].

3. Per via di terra

Nonostante i grandi progressi tecnici compiuti in materia di navigazione e la frequenza dei convogli che trasportano merci e uomini sulle rotte marittime d'Oriente e d'Occidente, la viabilità terrestre rimase privilegiata per tutto il Medioevo, anche se il sistema viario subì numerose modificazioni, spesso interruzioni o rovine, talvolta chiusure di interi itinerari e spostamenti complessi

e disagevoli per carichi commerciali e viaggiatori. La relativa mutevolezza dell'assetto stradale era determinata da molteplici fattori: elementi economici influivano nel modulare un tracciato, eventi politici ne condizionavano la fruibilità, condizioni materiali di costruzione e di manutenzione ne limitavano lo sfruttamento.

Nell'alto Medioevo la grande viabilità romana cadde in gran parte in dissesto: solo in Italia forse essa riuscì a conservarsi più a lungo. Non si tratta esclusivamente di un deperimento materiale, non è l'incuria l'unica responsabile della decadenza o della sostituzione di vecchie vie con tracciati di nuova costruzione. Si tratta infatti di un problema anche politico, di organizzazione degli organismi statali e sub-statali. Il sistema stradale nell'impero romano rispondeva alla necessità di collegare fra loro centri amministrativi e punti di importanza strategica. Esso aveva al centro una sola capitale da cui si irradiavano in maniera lineare le vie che conducevano verso le terre dominate e ad ogni nuova conquista seguiva un collegamento il più rapido possibile con la compagine esistente, mentre la rete stradale che si forma nell'alto Medioevo (o che si trasforma) è inevitabilmente policentrica e si ispira alla nuova geografia politica. Come tale è quindi soggetta a rapporti multipli, fra Stati, fra città e contado, fra città contermini, e questi danno luogo a una costellazione di sistemi e sottosistemi di vari livelli di importanza, da quello

di interesse meramente locale a quello di considerevole raggio[29].

La frantumazione del potere rende inevitabile la ricerca di mediazioni e di accordi per una protezione reciproca del complesso di comunicazioni e per l'uso controllato di esso. Allorché, nel 1337, il governo veneziano si vide costretto a interrompere i normali collegamenti marittimi con il nord, a causa dell'insicurezza della navigazione e dell'approssimarsi del conflitto franco-inglese, le strade continentali, in particolare quelle di Germania, si presentarono come l'unica alternativa possibile. Ma, prolungandosi l'interruzione, si rese ben presto evidente come non fosse sufficiente mantenere la transitabilità delle strade di qua dalle Alpi, ma diventasse indispensabile creare una rete di salvaguardia politica a vantaggio dei propri operatori, mediante trattative e patti diplomatici con una «moltitudine di signori»[30].

Più numerose, in apparenza più modeste, le strade medievali si distinguono, secondo Lopez, anche per la molteplicità delle varianti che uniscono gli stessi centri: due vie principali e numerose alternative mettevano in comunicazione Genova con Milano e con Asti; quattro portavano da Parigi a Lione e ancora quattro da Clermont a Montpellier[31]. La pluralità, che è possibile solo se si abbandona l'uso delle «linee rette», consente di includere nel sistema un gran numero di centri

minori e permette di disporre di altri itinerari qualora ci sia un'interruzione dovuta alla guerra o al maltempo. Una «rivoluzione» stradale questa che fra XIV e XV secolo tornò di nuovo a un capovolgimento di principi: si riabilitarono la linea retta e la strada monumentale anche in virtù del consolidamento sul territorio di monarchie e principati, in grado di assumere il controllo su grandi arterie di traffico. Rispetto alle strade romane, quelle medievali, che peraltro convogliavano persone, notizie e merci anche su distanze lunghissime, erano strette (dagli otto ai quindici piedi in genere), spesso malagevoli, talvolta con tracciato che variava secondo le stagioni e con asperità o ostacoli improvvisi che bisognava sforzarsi di superare al momento, molto semplici, senza una fondazione elaborata, con acciottolato o pietre spezzate o in blocchi posti direttamente sul suolo. La rete viaria medievale era più adatta alle condizioni del trasporto del tempo, adatta cioè per veicoli e cavalli con zoccoli ferrati[32]. Tuttavia, considerata la povertà delle infrastrutture viarie e la vulnerabilità rispetto alle condizioni ambientali e agli incidenti climatici, l'uso dei someggi rimase prevalente rispetto ai carri e alle carrette. Per quanto poco funzionali per il trasporto delle grandi quantità e delle merci pesanti, cavalli e muli consentivano più agevolmente di affrontare gli impedimenti imprevisti, di guadare acque poco profonde o di essere traghettati da eventuali barcaioli per corsi

d’acqua più impegnativi. I ponti, infatti, nell’alto Medioevo e almeno sino al Duecento, costituivano un elemento abbastanza eccezionale nel paesaggio: solo le maggiori arterie ne erano dotate e solo in corrispondenza di fiumi o torrenti di una certa portata. Essi infatti rappresentavano il principale manufatto dell’infrastruttura viaria, la cui costruzione implicava un notevole impegno finanziario. Poiché il materiale predominante era, nei ponti più antichi, il legno, essi risultavano fragili e deperibili; solo a partire dal XIII secolo si cominciò ad usare materiali lapidei e mattoni, prima impiegati unicamente per le «spalle».

Nell’intagliato reticolo di strade che si offriva al viaggiatore medievale spiccavano alcune grandi vie di comunicazione, assi portanti nella struttura complessiva del sistema. Nella direzione nord-sud la direttrice più importante era quella costituita dalla cosiddetta «route de la Flandre», che collegava la Fiandra appunto all’Italia settentrionale. Essa attraversava la regione dell’Artois, nell’estremo nord della Francia, la Champagne, passando per la pianura francese, valicava i monti del Giura per arrivare al lago di Ginevra, di qui si dirigeva verso i valichi del Gran San Bernardo o del Moncenisio: nel primo caso, correndo lungo la Val d’Aosta, raggiungeva poi la pianura padana, nel secondo caso approdava a Torino dalla Val di Susa e quindi nella stessa pianura padana. Fra XIII e XIV secolo però i re

francesi chiusero tale itinerario nel tratto di competenza del loro dominio e ciò determinò l'apertura di una nuova direttrice, più a est, che dal Brabante e dalla Lorena, sfruttando la via naturale del Reno, convergeva ancora su Ginevra passando per Basilea. Più o meno nello stesso periodo nuovi tracciati vennero in uso e accanto ai passi delle Alpi occidentali si agevolarono gli accessi ad altri valichi alpini: il Sempione, che immetteva direttamente nella parte centrale della pianura padana, il San Gottardo e il Brennero, che favorivano soprattutto gli itinerari provenienti direttamente dai paesi scandinavi o dai porti delle città baltiche[33].

Al di qua delle Alpi, sempre in direzione nord-sud, i percorsi si innestavano su un'altra importante direttrice, la via Francigena. Essa costituì per secoli l'asse viario privilegiato per i collegamenti fra Roma e il mondo oltrappenninico, anche se nell'alto Medioevo si presentava presso a poco come una traccia e finì poi col diventare in alcune zone del suo percorso un fascio di strade. Con Carlo Magno la via aveva cominciato a essere frequentata e l'amministrazione carolingia era impegnata a migliorarne la percorribilità. Negli stessi anni nacque la sua denominazione, nella duplice accezione di «strada che ha origine in Francia» o di «strada di coloro che sono nati in Francia», in quel territorio dell'antica Lotaringia che comprendeva anche tutto l'asse renano sino

agli attuali Paesi Bassi. Arrivando dal nord, da Lanslebourg attraverso il Moncenisio, passando per Susa verso la pianura padana, essa si dirigeva poi verso l'Appennino tosco-emiliano e precisamente al passo di monte Bardone (l'odierna Cisa). Con questo nome, derivato da *Mons Langobardorum*, si intendeva a quei tempi gran parte dell'Appennino tosco-emiliano, per estensione topografica del passo utilizzato dal tracciato che serviva appunto a collegare Pavia con la Tuscia. Varcato l'Appennino, la via, scendendo lungo la Val di Magra, puntava verso Lucca; attraversava poi l'Arno e si immetteva nell'asse vallivo del suo affluente Elsa, che rappresentava una via naturale di facile percorribilità mediante la quale si poteva arrivare fino a Siena. A sud di questa città le ampie vallate dell'Arbia e dell'Orcia costituivano poi una comoda via grazie alla quale era possibile raccordarsi, in prossimità del lago di Bolsena, al superstite tracciato della consolare Cassia che portava a Roma. Nel corso del Duecento la via modificò in parte il proprio tracciato, per includere Firenze con un collegamento più diretto, e per un raccordo nuovo transappenninico Firenze-Bologna. La direttrice Bologna-Firenze-Siena-Roma negli ultimi secoli del Medioevo si imporrà su tutti gli itinerari e rimarrà sino ai nostri giorni la «strada regia romana», il collettore nel quale si immetteranno i pellegrini provenienti da tutta Europa[34].

Per le direttrici ovest-est esisteva l'antica strada dello Hellweg, che attraversava la Germania settentrionale passando per Dortmund, Magdeburgo, Francoforte sull'Oder, collegandosi da una parte alle Fiandre e dall'altra alla Polonia. Nel XIII secolo si poteva contare anche sull'itinerario più a nord, che da Münster, quasi ai confini con gli attuali Paesi Bassi, conduceva a Lubecca e Stettino, in Polonia, e su un secondo itinerario, più a sud, che passava per Francoforte sul Meno, circa al centro della Germania attuale. Per l'ulteriore raccordo verso est esistevano due possibilità. Il primo itinerario attraverso Breslavia, Cracovia, in Polonia, puntava a Kiev, in Ucraina. Quando però i mongoli distrussero questa città nel 1240, il tratto finale di strada piegò più a sud, in direzione della Crimea, dove le colonie italiane di Tana e di Caffa assicuravano collegamenti col mondo occidentale. La seconda possibilità era costituita da una strada «meridionale», ricalcata sull'antico percorso della via Egnatia romana, che passava attraverso Belgrado, Nis, Sofia, per arrivare fino al Bosforo[35].

Sui percorsi orientali si innestavano gli ulteriori raccordi verso le profondità della Cina. La Via della Seta poteva essere raggiunta da Trebisonda o da Laiazzo via Tabriz, facendo il viaggio per Merv, Bukhara e Samarcanda, lungo una strada carovaniera che le congiungeva. Ma dall'inizio del XIV secolo un altro tracciato assunse importanza, quello che veniva dalla Crimea per terra o per mare

a Tana, varcava le steppe per Astrakhan o Sarai sul Volga, quindi il deserto fino a Urgenje per raggiungere la strada Bukhara-Samarcanda e diritto attraverso l'Asia centrale per una delle tre grandi strade fino in Cina[36].

La maggior parte di questo imponente complesso di itinerari trova le ragioni della sua origine e della sua sopravvivenza nelle spinte economiche, nell'organizzazione degli scambi, nella collocazione dei centri produttivi e dei luoghi di mercato, nel predominio assunto da alcune realtà urbane rispetto ad altre, persino in fenomeni quali la transumanza, che incide sentieri per le bestie su cui si avventurano anche gli uomini. Si è già detto che un rivolgimento politico, un conflitto militare, una crisi economica possono interrompere, mutare, definitivamente annullare la percorribilità di una strada. Al contrario la tranquillità e la stabilità di una compagine statale, la pace, la solidità delle attività incoraggiano la presenza su un percorso piuttosto che su un altro.

Bisogna considerare anche il ruolo svolto in questi fenomeni dal pellegrinaggio. Se i pellegrini si servivano in genere delle strade costruite per i grandi traffici, è vero anche che sulle vie percorse verso un santuario le attività economiche venivano incrementate: locande, luoghi di vendita di acqua e cibo, manifatture di vesti e scarpe fiorivano là dove il flusso dei viandanti diventava consistente. Le cure rivolte alla manutenzione e l'interesse

pubblico aumentavano di fatto. Certe strade esistono in virtù del pellegrinaggio che contribuisce alla loro creazione e a mantenerle in vita. Ciò è particolarmente evidente, per esempio, nel caso del complesso di percorsi nella regione a sud della Francia, sotto Limoges e Bordeaux, connessi con le vie di pellegrinaggio per Compostela e sviluppatisi proprio in funzione di quest'ultimo. Al contrario, intorno a un santuario in decadenza nella venerazione dei fedeli si immiserisce anche la rete degli itinerari[37].

4. Quali itinerari

Prima di mettersi in cammino ogni viaggiatore medievale doveva avere ben chiaro l'itinerario lungo il quale si sarebbe avventurato. A parte le direttrici fondamentali che si sono indicate, esistevano percorsi locali o interregionali, un intersecarsi di vie e di collegamenti che rendevano possibili scelte e alternative a seconda delle stagioni, quindi delle condizioni climatiche, delle situazioni politiche, della necessità di munirsi di documenti di viaggio, vale a dire salvacondotti, registrazioni nelle città di sosta, infine degli imprevisti. Una volta in viaggio occorreva essere pronti a mutare improvvisamente il percorso, a lasciare il cavallo per la nave o quest'ultima per compiere un tragitto a terra, a prolungare una sosta per giorni se non per settimane. Le vie del pellegrinaggio, le grandi strade del commercio non

erano solo ben conosciute e descritte ma affollate di persone in cammino in grado di scambiarsi vicendevolmente informazioni e consigli. Molti degli itinerari ci sono noti perché desumibili dai racconti dei viaggiatori o per l'esistenza di vere e proprie compilazioni che hanno lo scopo di indicare i tragitti, le distanze, gli eventuali punti di sosta oltre a fornire consigli per evitare le insidie presenti in qualche luogo[38]. Insieme a questa tradizione orale e scritta di raccomandazioni, si avevano piccoli gesti di solidarietà da parte dei pellegrini in cammino, come quello di segnalare la direzione giusta da prendere in prossimità di qualche bivio con un monticello di sassi a mo' di segnavia. Ne parla, a proposito dell'itinerario che conduce a Santiago de Compostela, un anonimo mercante milanese:

> Usano li pelegrini quali vano a Santo Jacopo de Galitia in li loci ove la stratta si parte, et perhò non si poò falire, mettere su la bona via uno monticelo di molte prede vive, a fin che li altri sappeno che quella he la via[39].

Della fine del X secolo è il dettagliato itinerario del viaggio a Roma dell'arcivescovo di Canterbury, Sigeric, eletto nel 990 e subito messosi in viaggio per andare a ricevere la benedizione papale. Approdato a Calais il religioso si pose sulla tradizionale strada di Fiandra, in direzione di Arras e della Champagne, passando per Pontarlier, Losanna, valicando le Alpi al Gran San Bernardo e immettendosi poi sulla direttrice della via Francigena, che da Aosta, traversando il Po a

Piacenza, proseguiva verso il passo della Cisa, Lucca, San Gimignano, Siena, Viterbo, Roma.

Tra il 1151 e il 1154 l'islandese Nikulas di Munkathvera, abate del monastero di Thingor, compì un lungo viaggio, che lo condusse prima a Roma e successivamente in Terrasanta. Nella seconda parte del suo cammino, di qua dalle Alpi, il suo itinerario ricalca quello di Sigeric sulla via Francigena, ma la prima parte ci offre la possibilità di seguire l'attraversamento di una buona parte dell'Europa settentrionale. Benché non venga ricordato né il porto d'imbarco né quello di approdo, si sa che l'abate, partito dalla sua isola, ha navigato per sette giorni prima di approdare in Norvegia e da qui cominciare un viaggio via terra che lo porterà dapprima ad Aalborg, in Danimarca, e quindi a Viborg e ancora a Schleswig, per entrare in Germania, toccare Stade, attraversare l'Elba proseguendo per Magonza, Worms, Spira, Strasburgo. Da Strasburgo a Basilea, dove rimane da superare la catena del Giura per scendere al lago di Ginevra e di lì dirigersi al passo del Gran San Bernardo[40].

I collegamenti fra Londra e l'Europa continentale si svolgevano quasi sempre per il tramite di Calais: «da Londra [...] verso Rochester, Canterbury e Dover [...] per imbarcarsi e veleggiare alla volta della gradevole città di Calais», come scrive nel 1535 Andrew Borde[41]. E in senso contrario da Bruxelles, passando per Dunkerque, si attraversava

la Manica partendo dallo stesso porto, sbarcando a Dover e risalendo verso Londra[42]. A sua volta, Bruxelles era unita a Parigi da un percorso che Bonaccorso Pitti indica per la via di Louvres, Senlis, Verberie, Compiègne, Noyon, Ham, Saint-Quentin e Cateau-Cambrésis, Quesnoy, Mons, Braine-le-Comte, Hal, tuttora percorribile, sia pure lungo una viabilità secondaria. Ed è ancora il Pitti ad informarci dettagliatamente dei possibili collegamenti tra l'Italia e la capitale francese. Da Firenze, dove egli risiedeva, a Bologna e da lì a Milano via Modena, Reggio, Parma, Borgo San Donnino, Firenzuola, Piacenza, Lodi, Melegnano. Da Milano a Torino via Novara, Vercelli, Chivasso e da Torino ad Avigliana e Susa per valicare le Alpi al Monginevro. Superato il passo, da Briançon, Embrun, Gap, Sisteron ad Avignone e quindi una serie di tappe che lo portano ad attraversare il Delfinato, la Borgogna, la Champagne, in direzione di Parigi[43]. In un'altra delle numerose occasioni di viaggio verso quest'ultima città, parla di una via «diritta» che fa coincidere con un percorso diverso, da Milano, per il lago Maggiore, Domodossola, il passo del Sempione, Briga, Martigny, Losanna, Digione, Chanceaux, tanto per nominare i passaggi più importanti. Un'altra volta ancora passa il valico del Gran San Bernardo e, attraverso la Savoia e la Borgogna, raggiunge Parigi.

Nelle numerose varianti raccontate dal Pitti, e riscontrabili in altre testimonianze, anche i

percorsi di qua dalle Alpi appaiono diversificati: da Firenze a Bologna, con i passi principali della Futa e della Porretta, da lì l'itinerario poteva passare via fiume, «per lo Reno», a Ferrara, in direzione, da una parte per Mantova, Cremona, Lodi e Milano, dall'altra per Chioggia e Venezia o, con minor frequenza, via Ravenna, Cervia, Cesenatico (in alternativa Rimini o Fano) e, sul mare, a Venezia[44]. Da Ferrara al porto d'imbarco sul Po, Francolino, il tragitto si effettuava in genere via terra, come ricorda fra' Niccolò da Poggibonsi, a proposito del viaggio di ritorno dalla Terrasanta, nella tappa da Venezia alla città estense:

> Io trovai uno frate da Ferrara in Vinegia e con lui m'accompagnai, e partimoci di Vinegia ed entramo in una barca e giugnemo al porto di Chioggia e poi gli altri due dì fummo a Francolino, el porto, e ivi prendemo uno carro con due cavalli e montamoci su colle nostre cose e fumo a Ferrara[45].

Venezia è il luogo d'imbarco più comune nel Tre e Quattrocento per i viaggiatori italiani e anche non italiani diretti nel Vicino Oriente. Alla città si arrivava dal nord e dal sud con relativa facilità e lo stato veneziano garantiva una costante protezione dei pellegrini, mentre la gran quantità dei traffici marittimi rendeva sicuro un imbarco in tempi brevi. Le galee veneziane navigavano costeggiando il litorale dalmata, toccando Parenzo, Pola, Zara, Ragusa, Durazzo, Corfù, Modone, Candia, Rodi, Cipro e approdavano infine a Giaffa. Da Giaffa si proseguiva via terra, per Rama, Lidda, Emaus, verso

i circuiti-tipo del pellegrinaggio: Gerusalemme con il Giordano, il monte della Quarantena e Betlemme, il Sinai o itinerari più ampi, a seconda del tempo e del denaro a disposizione. Talvolta si prendeva terra ad Alessandria per andare lungo il canale fino a Rosetta, e navigando il Nilo al Cairo[46].

Le testimonianze in proposito di pellegrinaggi in Terrasanta sono numerose. Il percorso non era esclusivo per il viaggio a fini religiosi: sulle stesse rotte marittime si spingevano da tempo gli operatori economici, le navi mercantili, i convogli di guerra. Non è difficile seguire le tracce di alcuni di quei viaggiatori e ripercorrerne gli itinerari. Gli esempi da fare sarebbero anzi molti, ognuno con proprie caratteristiche, con una sua individualità nella scelta o nella bizzarria del caso, sebbene sia consueta una certa uniformità nella tipologia dei percorsi.

Si può prendere spunto proprio dal viaggio di Roberto da Sanseverino e della sua comitiva, che con tanta solennità abbiamo visto «prendere licenza» dai propri parenti e da Milano tutta il 30 aprile 1458. La sera stessa i pellegrini giunsero a Pavia, per imbarcarsi il giorno seguente sul Ticino e fare tappa a Piacenza. Il 2 maggio, di nuovo in nave, raggiunsero Cremona, dove furono costretti a sostare un po' per le avverse condizioni climatiche e «anche per refrescare li navaroli, li quali con grande fatica havevano navigato et erano tuti bagniati»[47]. La pioggia e il vento contrario li

tormentarono fino a Colorno, feudo dello stesso Roberto, che raggiunsero l'indomani. Da qui a Rovere, possesso dei Gonzaga, e Villanova, dominio estense, il gruppo ricevette accoglienze quasi trionfali che mitigavano il disagio del tempo. Il 7 di maggio, via Chioggia, l'arrivo a Venezia e dopo una sosta durata dieci giorni, il 17, la nave diretta in Terrasanta salpò finalmente l'ancora. La navigazione richiese poco più di un mese: il 24 li vediamo entrare nel porto di Ragusa, il 2 giugno fanno scalo a Durazzo, Rodi è raggiunta il 13 e li accoglie per tre giorni, il 16 sono a Cipro, il 19 finalmente a Giaffa e il 24 raggiungono Gerusalemme, dopo aver atteso per due giorni il permesso di sbarcare. Una serie di sfortunati incidenti costrinse a modificare i piani per il ritorno e non senza sollievo la nave che li riportava indietro fu abbandonata ad Ancona per un itinerario tutto terrestre che, andando da Senigallia, Fano, Pesaro, Rimini, Cesenatico, Ravenna, Venezia, Padova, Vicenza, Verona, in direzione di Milano, componeva una serie quasi continua di corti signorili che resero il passaggio dall'una all'altra più che una tappa di spostamento tra località una cavalcata di rappresentanza, un dovere sociale.

Diverso il percorso compiuto per la stessa destinazione dal fiorentino Marco di Bartolomeo Rustici nel 1441-1442[48]. Da Firenze attraverso la «via Pisana» o «Livornese», lungo il corso dell'Arno,

il gruppo di cui faceva parte Marco raggiunse Porto Pisano per l'imbarco, ma a causa di un ritardo andò perduto l'appuntamento con la galera. Non rimase perciò che riprendere la via di Pisa e, attraverso Lucca e Camaiore, raggiungere Genova in cerca di un altro passaggio. L'imbarco avvenne su una nave di concittadini al comando di Giovannozzo di Lorenzo di Andrea di messer Ugo della Stufa, un'imbarcazione abituata a battere le rotte occidentali fino in Inghilterra e quelle dell'Oriente fino ad Alessandria d'Egitto per scopi commerciali. Da Genova la rotta costeggiò la Liguria e la Toscana e poi si inoltrò lungo le coste tirreniche, verso Napoli, la Calabria, lo stretto di Messina, passato il quale si raggiunsero le isole dell'Egeo, Cipro e infine il delta del Nilo dove i pellegrini vennero sbarcati. Dal porto di «Tenesi» a Damietta, ad Alessandria, fino al Cairo, il viaggio proseguì con barche di «saracini», lungo le diramazioni e i canali del Nilo, per tornare sulla terraferma al momento di raggiungere Santa Caterina sul Sinai, Gaza e infine Gerusalemme.

Del porto di Genova e di una nave genovese si servirono, come altrove si è detto, anche Anselmo e Jean Adorno, padre e figlio, nel viaggio effettuato nel 1470. Erano partiti da Bruges, luogo di abituale residenza, il 19 febbraio 1470 e in due mesi avevano raggiunto Roma, prima meta del loro pellegrinaggio. Agli inizi di maggio si imbarcavano a Genova, prendendo il mare alla volta della

Corsica, quindi delle coste della Sardegna approdando infine al Capo di Cartagine. Quasi venti giorni di sosta a Tunisi e il 17 giugno la nuova partenza per Alessandria dove la nave arrivò esattamente dopo un mese. Il 2 agosto si misero in marcia per Il Cairo e, dopo un soggiorno prolungato, il 10 settembre arrivarono a Gerusalemme[49].

Luigi di messer Agnolo della Stufa guidava un'ambasceria della Signoria fiorentina al Soldano d'Egitto, quando si mise in movimento il 20 novembre 1488. Intenzione dell'ambasciatore era anche quella di visitare, con l'occasione, la «chasa Santa di Ierusale'», ma il viaggio era motivato da una missione ufficiale e l'itinerario geografico risentì perciò delle ragioni politiche[50]. Per via di terra, con onori e accoglienze in tutta la strada di Toscana, si dirigono verso Roma dove sostano dal 27 al 30 novembre. Il 5 dicembre sono a Napoli: hanno viaggiato per Marino e Velletri, costeggiando i laghi di Albano e di Nemi, per Sezze, Terracina, Mola, Gaeta, Capua e Aversa. A Napoli li attende un lungo soggiorno: non ripartiranno che il 23 marzo 1489, veleggiando per Capri, Stromboli e Messina. E dalla città siciliana il 4 maggio partenza per capo Spartivento, Modone, Rodi, con approdo ad Alessandria il 9 giugno. Quindi la strada consueta per Il Cairo, Gaza e Gerusalemme. Il viaggio di ritorno si svolse con imbarco da Giaffa e vicissitudini di ogni genere che li costrinsero a

ripetuti cambi di nave e infine a prendere terra ad Ancona in pieno inverno, il 9 di gennaio, da dove in una settimana risalirono rapidamente verso il proprio territorio[51].

Alessandro Rinuccini compì il pellegrinaggio in Terrasanta, anche al di là del passaggio per mare, con un itinerario misto, parte via terra, parte via fiume e alternando il cammino a piedi con quello a cavallo e con l'imbarco su mezzi navali di tipo e dimensioni notevolmente diversi[52]. Il 2 giugno 1474 è il giorno della partenza a cavallo in direzione di Bologna: messosi in cammino all'alba, il nostro viaggiatore passa da San Piero a Sieve, Scarperia, Firenzuola e arriva la sera a Pietramala dove decide di passare la notte. L'indomani, dopo una breve sosta per il pranzo a Pietramala, l'arrivo a Bologna e lì un breve soggiorno di due giorni. Con le prime luci del giorno, lunedì 6 giugno, si mette in marcia a piedi verso Ferrara che raggiunge poco prima del tramonto e lascia il giorno seguente approfittando del passaggio a bordo di un carro per raggiungere Francolino e imbarcarsi alla volta di Chioggia e di Venezia. Il maltempo lo trattiene in quest'ultima fino al 6 luglio, il 7 si imbarca a bordo di una nave nuova e robusta di circa 375 tonnellate, ma deve ancora attendere cinque giorni prima che i venti favorevoli permettano di salpare. Da Venezia a Parenzo, in Istria, dove si sosta per approvvigionarsi «d'acqua, di charne e di legna». Di nuovo, poco dopo, si è costretti a una sosta a

Curzola per riparazioni alla nave che una tempesta nel frattempo ha danneggiato. Arrivati a Candia, via Ragusa, Corfù, Modone, è necessaria un'altra permanenza, di ben undici giorni, per caricare e scaricare merci e calafatare lo scafo che «faceva acqua» in più parti benché fosse, come si è detto, di recente costruzione. In quell'occasione il Rinuccini trovò un confortevole alloggio presso i confratelli domenicani. Oltrepassate Rodi e Cipro presero terra infine a Giaffa e di lì i pellegrini effettuarono le loro visite ai luoghi sacri: da Rama a Gerusalemme, a Betlemme, al Giordano, al monte della Quarantena, per riprendere il mare sulla via del ritorno domenica 9 ottobre dallo stesso porto di Giaffa.

A metà del XIII secolo un itinerario illustrato da un celebre monaco di Saint Albans, Matthew Paris, per raggiungere due luoghi sacri, Roma e la Terrasanta, disegnava con molta precisione il tragitto da Londra, con l'indicazione del tempo necessario a percorrere le diverse tappe. Da Londra a Dover, per esempio, erano necessari tre giorni; una volta sbarcati in terra di Francia nei pressi di Calais, si offriva al viaggiatore l'opportunità di tre diversi percorsi. Il primo richiedeva otto giorni e attraversava Boulogne, Montreuil, Saint Riquier, Poix, Beauvais, Beaumont, Saint Denis, Parigi, Provins, Nogent, Troyes; il secondo da Calais per Arras, Saint Quentin, Reims, Châlons-sur-Marne, raggiungeva Troyes in cinque giorni e mezzo e di

qui le due strade riunite proseguivano per Beaune in cinque giorni. La terza strada possibile, partendo sempre da Boulogne per Montreuil, si dirigeva poi ad Abbeville, Poix, Beauvais, Luzarches, Moret, Sens, Auxerre, Vézelay e terminava a Beaune in dieci giorni. Di lì la via proseguiva per Lione, Chambéry e il Moncenisio in altri dieci giorni. Una volta giunti in Italia si poteva attraversare l'Appennino alla Cisa, in direzione di Lucca, oppure scegliere la via di Cesena per Bagno di Romagna, alla volta di Roma. Il viaggio per la Terrasanta proseguiva prendendo il mare a Napoli o sulle coste pugliesi[53].

Nel 1535 Andrew Borde ci descrive un itinerario diverso, anche se in alcune parti coincidente. È il percorso effettivamente compiuto qualche decennio prima anche da un altro viaggiatore: William Wey. Le indicazioni di Borde sulle tappe sono corredate di consigli sul modo di viaggiare e sulle cautele da prendere:

> Chiunque intenda andare a Gerusalemme si prepari a partire dall'Inghilterra sette o otto giorni dopo la Pasqua; si rechi a Londra per concordare con qualche mercante il cambio del denaro a Venezia. E poi vada a piedi o a cavallo a Dover o a Sandwich, per imbarcarsi per Calais. Da Calais deve andare a Gravelines, a Nieuwpoort, a Bruges, ad Anversa, a Maastricht, a Aachen, a Duren, a Colonia, a Bonn, a Coblenza, a Magonza, a Worms, a Spira, a Goppingen, a Geislingen, a Memmingen, a Kempten, alle Sette Chiese, a Trento e a Venezia. Quando sarete là dovrete contrattare il costo del mangiare e del bere e le altre spese con il padrone della galea con cui viaggerete. Dovete comprarvi un

> letto da usare nella galea. Dovete comprare una grossa cesta, con serratura e chiave, per tenervi vino, acqua, spezie e le altre cose necessarie. Il giorno del Corpus Domini riceverete la Comunione: entro due o tre giorni vi imbarcherete e toccherete molti bei porti, come Candia, Rodi e molti altri [...] Quando sarete giunti al porto di Giaffa, andrete a piedi a Gerusalemme, a meno che non siate malato, poiché nel porto di Giaffa siete entrati nella Terra Santa[54].

Nel febbraio del 1432 il nobile Bertrandon de la Broquière, consigliere del re di Francia Filippo il Buono, si mise in marcia da Gand per raggiungere in pellegrinaggio la Terrasanta. L'itinerario da lui effettivamente percorso, nel quale è inclusa una visita a Roma prima dell'imbarco a Venezia in direzione della Palestina, passa attraverso le regioni della Piccardia, della Champagne e della Borgogna, valica il Moncenisio per puntare su Torino, prosegue per Asti, Alessandria, Piacenza, Bologna e Firenze. Da qui a Roma e poi per Rimini e Ravenna fino al Po, Chioggia e Venezia[55].

In direzione di un altro celebre e frequentatissimo santuario, quello di Santiago de Compostela, ci indirizza la guida per il pellegrino contenuta nel *Liber Sancti Iacobi*, attribuito al francese Aimery Picaud di Partenay-le-Vieux[56]. In genere il punto di raccordo era rappresentato, per quanti provenivano dalle diverse parti d'Europa, dall'immissione sulla cosiddetta via Tolosana, con l'attraversamento del passo di Roncisvalle e il percorso lungo Pamplona, Puente La Reina, Burgos, León, Sarria. Anche un anonimo pellegrino italiano

della seconda metà del Quattrocento conferma questo itinerario, al quale si collegò, partendo da Firenze, percorrendo la direttrice di Bologna, Modena, Fidenza, Alessandria, Susa, il Monginevro, Valence[57].

Con la testimonianza di Borde abbiamo cominciato ad addentrarci negli aspetti materiali del viaggio; non si può trascurare tuttavia di gettare uno sguardo alle mete del lontano Oriente, sebbene obbligassero a percorrere rotte e strade certamente adatte a un numero minore di viaggiatori europei e nonostante che l'avventura lungo quei percorsi conservasse ancora alla fine del Medioevo il sapore dell'avvenimento insolito, esotico e in buona parte misterioso. Gli itinerari fondamentali per l'India e per la Cina, senza calcolare le varianti, i raccordi fra l'uno e l'altro, le deviazioni, erano tre: uno settentrionale, uno centrale e uno meridionale. Quest'ultimo era il più lungo e richiedeva, se tutto andava nel migliore dei modi, circa due anni dal Mediterraneo a Pechino. Si svolgeva quasi interamente per mare, dal mar Rosso o dal golfo Persico all'oceano Indiano e poi lungo le coste dell'India, dell'Indocina e della Cina. Preferita dai mercanti musulmani, questa rotta che costeggiava regioni ricche e popolose era resa difficile per i cristiani dal divieto dell'Egitto agli stranieri di inoltrarsi da Alessandria, Damietta o Il Cairo ai porti del mar Rosso. La pacificazione mongola aveva però reso possibile l'utilizzazione

della via di terra fino al golfo Persico per salpare da Bassora o da Ormuz.

Il percorso centrale era il più corto: arrivati in Persia dopo un viaggio dal Mediterraneo o dal mar Nero, i viaggiatori dovevano attraversare il deserto del Kirman, l'altopiano del Pamir, il bacino del Lopnor e il deserto di Gobi, da dove giungevano alla Grande Muraglia e a Pechino. Il cammino toccava alcune delle città più importanti dell'Asia centrale, Tabriz, Meshed, Merv, Samarcanda, Kashgar e Yarkand; ciò lo rendeva prezioso a fini commerciali, ma era anche il più arduo e quasi inaccessibile: «deserti sconfinati, gole infestate da briganti, montagne alte e scoscese, l'altipiano più elevato del mondo»[58].

L'itinerario settentrionale partiva dalla Crimea, continuava quasi parallelo al centrale, al quale si univa nell'ultimo tratto. L'assenza di ostacoli naturali, salvo qualche grande fiume e, sul finire, il deserto di Gobi, lo rendevano preferibile rispetto agli altri. Il tragitto dalla Crimea poteva durare all'incirca da 250 a 300 giorni. Un tempo così lungo rendeva considerevolmente diversa la concezione del viaggio. Esso appare come un segmento notevole nella vita di ciascun viaggiatore, non solo per l'ampio margine di imponderabile, di ignoto, di casuale, ma proprio in termini esclusivamente temporali, rappresentando un'interruzione lunga dell'esistenza normale durante la quale viene vissuta un'esperienza lontana dai parametri

abituali di riferimento e si entra in contatto con civiltà sconosciute o mal conosciute. Il tempo diventa dunque un elemento non secondario nella valutazione del viaggio come fenomeno.

5. La stagione e i tempi del viaggio

La primavera è la stagione in cui ci si mette in cammino. Dopo la pausa invernale, quando le giornate cominciano a farsi più lunghe e soleggiate, la neve a sciogliersi sui campi, i paesi alpini a uscire dal proprio isolamento. Il viaggio ciclico legato alla stagione è particolarmente evidente nelle occasioni ufficiali: l'esercito franco, per esempio, a partire dal 755 veniva riunito al Campo di Maggio, dove si prendevano le decisioni importanti e si organizzavano le campagne militari, per consentire alla cavalleria di avere nutrimento in abbondanza per i cavalli. E allo stesso modo i due sinodi annuali prescritti dalla Chiesa dovevano aver luogo la quarta settimana dopo Pasqua e a metà ottobre[59]. Foraggio per gli animali, valichi aperti, mari generalmente calmi, temperature miti sono gli elementi che fanno della primavera una buona stagione per iniziare il viaggio, anche se le incertezze atmosferiche non sono terminate, se talvolta i fiumi si gonfiano per il disgelo, se per le strade corrono torrenti di fango, se è possibile d'improvviso una gelata. D'altra parte l'estate mediterranea è pericolosa, per le temperature elevate, ma più ancora per le zanzare

portatrici di malaria che infestano, per esempio, molte delle contrade italiane. Per viaggiare in Asia, in Africa o in Medio Oriente d'estate bisogna essere uomini del deserto, abituati alle calure insopportabili, alle notti rigide o al contrario alle tempeste repentine portate dai monsoni. L'autunno restava una buona stagione per viaggiare purché non ci si facesse sorprendere dalla prima neve e dal primo gelo. D'altronde i viaggi per mare già dalla metà di settembre erano considerati poco sicuri, dal 10 novembre al 10 marzo poi addirittura impraticabili e la sicurezza garantita solo dal mese di maggio a tutto agosto. Gli statuti genovesi della fine del XIII-inizi del XIV secolo proibiscono la navigazione nel mar Nero dal 1º dicembre al 15 marzo. E sebbene il Mediterraneo fosse considerato (e lo era) più tranquillo dell'Atlantico e dei mari settentrionali, su questi ultimi si navigava fino a San Martino (11 novembre) e si ricominciava già dai primi di febbraio sul mare del Nord, dall'11 febbraio sul Baltico[60]. I navigatori del nord erano più abituati a un clima inclemente e probabilmente a imbarcazioni più robuste, fatte per resistere alle onde alte e ai ghiacci. Il fatto che d'inverno gelassero spesso fiumi e laghi permetteva di utilizzare a piedi certi itinerari: nel 1323 sembra che gelasse addirittura il mar Baltico, cosicché dalla Danimarca e dalla Germania si poteva andare a piedi fino in Svezia.

A poco a poco però si perse la tradizionale abitudine alla chiusura invernale dei mari e benché a prezzo di grandi disagi e talvolta di naufragi la stagione dei viaggi per mare divenne pressoché perenne. Secondo Lane una delle ragioni fondamentali sarebbe stata l'uso e la diffusione della bussola, che veniva ad affiancarsi come strumento tecnico allo scandaglio, molto usato nel mare del Nord e nel Baltico, ma di nessuna utilità nei mari profondi[61]. Per via di terra, nonostante che misure di prudenza consigliassero di muoversi nei mesi di clima migliore, era difficile che un viaggiatore si lasciasse distogliere dal mettersi in cammino anche in pieno inverno, se aveva reale necessità di farlo. In numerosi racconti di viaggio le difficoltà incontrate e narrate non sono indipendenti dall'arrivo del cattivo tempo perché ci si è messi per strada nella stagione autunnale o addirittura al principio di quella invernale.

I tempi di percorrenza erano soggetti a grande variabilità, in ragione della clemenza o inclemenza del clima, della natura più o meno accidentata dei luoghi, delle specifiche motivazioni del viaggio, della fretta che sospingeva sulla strada il viaggiatore, e delle modalità con cui si compiva, se cioè era un andare solitario o al contrario ci si accompagnava a una carovana, che quanto più numerosa tanto più avrebbe rallentato l'andatura. All'estrema mutevolezza delle condizioni corrispondeva una gamma altrettanto ampia di

possibilità di impiego di tempo. Nonostante l'ampiezza di questo arco temporale o forse proprio a causa di questo, le conclusioni degli studiosi non concordano sempre fra di loro. Secondo Borst la velocità media a cavallo è valutabile in 25-60 chilometri al giorno, e già il largo margine di scarto si offre come contenitore di innumerevoli varianti[62]. Ohler parla di 30-45 chilometri al giorno, in riferimento a un viaggiatore «medio»[63]. Nice Boyer fornisce in miglia le sue valutazioni, da un minimo di 20-30 miglia in una giornata, fino a un massimo di 45-46, con una media di 30-33, che già avrebbero richiesto un certo sforzo, soprattutto dovendo cavalcare per diversi giorni mantenendo gli stessi livelli[64]. Tradotti in chilometri gli spazi percorribili diventano di circa 32, fino a 72-74 e da 48 a 53, un'oscillazione di valori ancora più estesa che tiene conto delle notizie ricavabili da percorsi effettivamente compiuti in circostanze diverse.

L'imponente corteo dell'imperatore Enrico VII diretto a Roma nell'ottobre 1310, nel suo passaggio dalla Francia attraverso Chambéry, Montméliant, Aiguebelle, La Chambre, Saint Michel, Termignan e Lanslebourg verso Susa, percorse 11 miglia al giorno (poco più di 17 chilometri) per nove giorni, rallentato com'era dalla sua stessa grandiosità, dalla solennità con cui desiderava rendere manifesto il proprio passaggio, nonché dal fatto di essere affiancato dal seguito dell'imperatrice e

delle sue dame. La stessa strada venne invece percorsa da Valentina Visconti in viaggio dall'Italia verso la Francia per il matrimonio con il futuro duca d'Orléans con tappe di 15 miglia (24 chilometri circa) al giorno. Molto diverse le prestazioni fornite da un corriere della corte di Navarra nel percorso da Pamplona a Bordeaux, compiuto in sei giorni: il primo giorno cavalcò per 32 chilometri, il secondo per quasi 42, il terzo per 53, il quarto per poco più di 49, il quinto per circa 38 e il sesto per 34. Il tragitto più breve, quello iniziale, risulta comunque eccezionale se si pensa che si trattò di un percorso montano, di attraversamento dei Pirenei[65].

I mercanti abituati a frequentare le fiere hanno lasciato qualche segnale dei loro passaggi e dei loro tempi. Per un viaggio da Montpellier a Troyes, una delle quattro sedi in cui si teneva il ciclo della Champagne, si impiegavano di solito ventitré giorni, all'andatura di 32 chilometri al giorno, mentre da Troyes ad Alba, attraverso le Alpi, il passo veniva notevolmente rallentato e non potevano essere percorsi più di 24 chilometri al giorno per un totale di trenta giornate di viaggio[66]. I tempi variavano, si è detto, anche in ragione degli itinerari scelti o imposti dalle circostanze e dalla fretta. Nei suoi innumerevoli spostamenti Bonaccorso Pitti testimonia di avere più volte dovuto o voluto mutare il cammino per raggiungere la stessa destinazione e di aver

compiuto un identico viaggio con modalità temporali assai diverse, definite dallo scopo particolare di ognuno ma anche da impreviste difficoltà ambientali o politiche. In occasione di una missione diplomatica il Pitti percorse la distanza da Parigi a Firenze in appena diciotto giorni, compiendo oltretutto un giro più ampio del consueto, poiché solitamente passava o per la strada di Avignone o per quella della Svizzera, che erano più dirette. Nel ritmo incalzante del racconto sembra quasi di cogliere l'urgenza del compito affidatogli e l'affanno del galoppo:

> Presi il cammino per la Borgogna e per Alamagna e scesi in Frioli, e arrivato a Trevigi senti' che' nostri ambasciadori da Firenze erano a Vinegia [...] Tolsi due cavalli a vettura [...] e n'andai a Vinegia [...] Partimi da Vinegia adì 22 di marzo alle 21 ore e posi a Mestri, e entrai in Padova e la mattina adì 23 tolsi due buoni cavalli di quelli del Signore, e sanza mangiare o bere arrivai a Ferrara alle 20 ore e vennine a San Giorgio a dormire, presso a Bologna a 10 miglia. La mattina seguente arrivai a Bologna innanzi lo levare del sole; tolsi due ronzini a vettura e vennine alla Scarperia a dormire e a Firenze la mattina a terza adì 25 di marzo, sicché in due dì e uno terzo venni da Padova a Firenze, avendo imprima cavalcato da Parigi a Padova in 16 dì[67].

Lo stesso intraprendente e focoso viaggiatore aveva nella propria carriera il record negativo di quarantasei giorni per andare da Avignone a Firenze e la lentezza del tragitto solo in parte dipese da alcune giornate di sosta. Partito da Avignone l'11 novembre, raggiunse Asti dove sostò almeno tre giorni. La sosta si rese necessaria per

mettere in atto uno stratagemma che garantisse la sicurezza personale, a causa dello stato di guerra con Milano. Venne infatti inviato un corriere al duca Giangaleazzo con la richiesta di salvacondotto e successivamente, fatta circolare la voce, fu organizzata la partenza per un itinerario che non toccasse terre di giurisdizione viscontea. La via da Genova a Portovenere prevedeva poi l'imbarco, ma una burrasca lo arrestò nel piccolo porto per parecchi giorni, tanto da ritardare l'arrivo a Firenze fino al 25 dicembre[68].

Alcune distanze, in termini di giorni di viaggio, compiuti da un viaggiatore che non aveva motivi particolari di urgenza, ma neppure viaggiava appesantito da una carovana, ci sono fornite da Beniamino da Tudela nel suo libro[69]: da Barcellona a Gerona occorre una giornata e mezzo di viaggio, da Gerona a Narbona tre giorni, da Arles a Marsiglia le giornate richieste sono due; in sei giorni si va da Lucca a Roma e in quattro da Roma a Capua, mentre in sola mezza giornata si raggiunge Amalfi da Salerno. Il tratto di mare da Marsiglia a Genova si compie in quattro giorni di navigazione, in metà tempo si passa da Otranto a Corfù.

La maggiore celerità e costanza nelle medie si raggiunge nel campo dei servizi postali, in cui il viaggiare costituisce una dimensione di professionalità che comporta organizzazione, competenza, strumenti, ed ha come presupposto

quello di colmare le distanze nel minor tempo possibile. Federigo Melis ha raccolto numerosi dati che illustrano alcuni tempi medi di percorrenza fra le piazze commerciali più frequentate. La somma di queste informazioni finisce col creare anche un'immagine importante di connessioni, di tracciati di collegamento e di effettivi rapporti e itinerari realmente percorsi, quasi una rappresentazione grafica di linee che uniscono punti geografici su una mappa ideale.

Da Londra si raggiungono Bruges in sei giorni, Parigi in dieci, si scende fino ad Avignone in sedici, a Milano in ventisei, a Genova in trenta; si traversa per Venezia in trentatré. Da Bruges ci si avventura per mete più ambiziose e si può toccare Costantinopoli in cinquantaquattro giorni, Tana in settantadue, Beirut in cinquantotto, Acri in sessantaquattro, Alessandria d'Egitto in sessanta. Da Lisbona si naviga per le coste irlandesi in diciassette giorni e si approda a Napoli in quaranta. Da Venezia a Siviglia occorrono quarantaquattro giornate, per Budapest ne servono quindici. Da Firenze si va a Basilea in quattordici giorni e a Valladolid in trentadue[70].

I progressi tecnici, la migliorata viabilità e l'aumentata sicurezza delle strade, ma soprattutto la rinnovata capacità delle navi di grosso tonnellaggio di opporsi alle insidie del mare e dei pirati, contribuivano ad abbreviare i tempi. Alcuni dati sono addirittura eccezionali: tra la fine del

Trecento e l'inizio del Quattrocento si riusciva ad andare da Marsiglia a Pisa in un solo giorno, quando Beniamino da Tudela nel XII secolo ne aveva impiegati quattro per il viaggio da Marsiglia a Genova; il viaggio da Beirut a Venezia fu compiuto in venticinque giorni mentre in media ne occorrevano trentanove e una nave genovese riuscì nell'impresa di navigare da Beirut a l'Écluse di Bruges in quaranta giorni anziché i cinquantotto mediamente necessari[71]. La galea che nel 1435 riconduceva a casa Margherita di Savoia ad appena un anno dalle sfortunate nozze con Luigi III d'Angiò, figlio adottivo ed erede della regina di Napoli Giovanna II, impiegò diciotto giorni di viaggio per percorrere la distanza da Amantea, in Calabria, a Villefranche, poco prima di Nizza. La delegazione inviata dal padre Amedeo VII a riprenderla, in seguito alla morte dello sposo, aveva invece compiuto all'andata lo stesso tragitto in cinque settimane, concedendosi soste molto frequenti[72].

Benché «eccezionali», molti di questi tempi ci danno la misura della durata notevole dei viaggi medievali: un mese e mezzo, due mesi rappresentavano il minimo per un pellegrino partito da Venezia per la Terrasanta[73]. Marinai e mercanti trascorrevano in mare una settimana dopo l'altra se non accadevano eventi particolari, sottoposti all'imprevisto di un naufragio, di una perdita di rotta che conduceva in balia delle onde

ad andare qua e là senza sapere quando sarebbe terminato il viaggio: «noi stemo quatordici dì che noi non vedemo altro che aria e acqua», racconta con bella immagine Leonardo Frescobaldi[74]. Racchiusi in quella trasparenza senza orizzonti e senza punti di riferimento avevano vagato avvolgendosi in un «nodo di vento» che li costringeva verso le coste ostili e temute della «Barberia».

Nella perdita di un senso preciso di limite temporale, nelle assenze prolungate dalla realtà quotidiana conosciuta, si ha quasi l'impressione di uno smemorarsi del «viandante», di un possibile abbandono progressivo della sua identità. Invece il filo della memoria viene riannodato di continuo. Il flusso degli uomini, delle carovane, dei convogli muove un bagaglio di informazioni, di notizie su quanto accade nel mondo, che è il patrimonio comune di quanti si trovano per via. È il sapere dell'attualità, la coscienza degli eventi in qualche modo «storici», ma esiste anche la probabilità di venire a conoscenza di avvenimenti meno clamorosamente pubblici, che riguardano da vicino la collettività, gli amici, la famiglia da cui si è lontani ormai da troppo tempo. Le occasioni e la casualità, la concomitanza delle circostanze sono davvero capricciose. Durante il loro sfortunato viaggio di ritorno, Roberto da Sanseverino e il suo gruppo, mentre sono fermi nel porto di Acri, il 6 ottobre 1458, apprendono che Enea Silvio

Piccolomini è stato fatto papa. La notizia non era di freschissima data, poiché l'elezione era avvenuta il 19 agosto, ma probabilmente i nostri pellegrini l'avrebbero appresa solo al ritorno in patria se non avessero incontrato ad Acri due frati minori provenienti da Cipro e se questi, a loro volta, non avessero deciso di fare la via di Beirut per andare a Giaffa e di lì a Gerusalemme. Perché era stato proprio nel porto di Beirut che il sabato precedente, 30 settembre, erano arrivate quelle quattro «galee grosse venetiane, che ogni anno gli solano andare in quelli tempi, per charichare spetiarie», fresche di notizie dell'avvenimento recente, almeno alla data della loro partenza, fondamentale per la cristianità[75].

6. Il necessario per viaggiare

Si parte cercando di organizzare nei minimi particolari il viaggio. Persino chi fugge dalle città appestate ha cura di mettere a punto la spedizione perché la fretta non induca a mosse precipitose, avventate. Solo chi scappa inseguito dalla giustizia o dai nemici è costretto ad affidarsi alla fortuna, al caso, al proprio istinto e semplicemente cerca di porre una distanza, qualunque sia il modo, la direzione, il mezzo. Una volta scelta la destinazione, si prendono in considerazione le vie, si valuta la pericolosità di ogni percorso, si misura la quantità necessaria di provviste, persino ci si pone il problema della lingua. Ai mercanti era

consigliata la conoscenza delle lingue straniere, almeno il latino e il francese, alcuni manuali di mercatura e anche alcuni libri di viaggio[76] riportano parole, frasi di uso corrente dell'area specifica cui si riferiscono e nel primo Quattrocento, a Venezia, viene composto un dizionario-manuale di conversazione italiano-tedesco, per meglio dire norimberghese, destinato a un pubblico di artigiani e commercianti di medio livello[77]. L'andare stesso era non di rado un'esperienza che metteva in contatto con un ambiente cosmopolita. Nella descrizione che gli Adorno fanno del loro viaggio in Terrasanta, il senso di estraneità, del ritrovarsi in mezzo a forestieri comincia non a destinazione raggiunta, ma proprio sul mezzo di trasporto, sulla grande nave genovese che al suono delle trombe e nel frastuono delle bombarde salpa da Tunisi, spiegando le vele in direzione di Alessandria. A bordo un centinaio di «mori» tra commercianti d'olio e pellegrini in cammino per La Mecca e un buon numero di ebrei, oltre ai cristiani d'Occidente[78]. In così poco spazio un esempio di reciproca tolleranza religiosa: i giorni festivi celebrati erano tre, la domenica dei cristiani, il sabato degli ebrei e il venerdì dei mori, che anche se non lo intendevano come sospensione dal lavoro, avevano comunque per questo giorno una sorta di rispetto e di venerazione.

Sui preparativi per la partenza in mare dei viaggiatori comuni parecchie sono le testimonianze. Il viaggio lungo, impegnativo, che allontanava dalla terra e dalla possibilità di trovare locande e posti di ristoro, obbligava a tener conto di molte necessità. La nave sarebbe diventata per molti giorni abitazione, riparo e mezzo di trasporto, ma ciò che il capitano, il «patrono», metteva a disposizione era quasi niente di più di uno spazio che bisognava attrezzare e rendere almeno un poco confortevole. Una carta anonima scritta nel 1393 e conservata nell'archivio Datini di Prato, sotto il titolo «Richordo di tute quele chose che ci fano bisogno per in mare», fornisce qualche informazione sui beni considerati di prima necessità per affrontare non del tutto impreparati la partenza. Nel documento sono elencati anzitutto una serie di oggetti di uso comune per la conservazione degli alimenti, delle bevande e per la preparazione e il consumo del cibo: «una cassa mezzana di legno; tre orciuoli grandi; sei scodelle; due catinelle; due pentole invetriate; due tazze di stagno; dodici bicchieri di vetro; sei taglieri». A questi vanno aggiunte le scorte alimentari: «dugentocinquanta pani bianchi per farne biscotti; un castrone; due coscie di carne salata; cinquanta uova; una libbra di salina; due caratelli di vino vermiglio; due fiaschi di corso buono; un fiaschetto d'olio; due fiaschi d'aceto forte; cento melarance dolci; quattro libbre di zucchero; mezza libbra di spezie». E poi mercanzie di varia natura e per

diverse funzioni: «due libbre di candele di cera», destinate all'illuminazione, «una libbra di cassia in baccelli; due libbre di treggea; un'ampolletta di giulebbe; una libbra di zucchero rosato» a scopo medicinale. E in quantità indeterminata: paia di pollastri, agli e cipolle, zafferano, pepe, garofani, zenzero, confetto «da rachonciare lo stomacho»[79]. Non sappiamo a quante persone queste provviste fossero destinate né quale fosse la durata prevista del viaggio, ma l'elenco offre comunque lo spunto per una riflessione sulla qualità dei generi che vengono portati a bordo. Sulla galea sabauda, inviata per il doloroso ritorno in patria alla regina Margherita rimasta vedova, erano state imbarcate abbondanti provviste di pane biscotto, diverse varietà di legumi, frutta secca, in specie mandorle e fichi, pesce conservato in barili, vale a dire acciughe, tonno e delfino sotto sale, formaggio, frumento, cipolle, agli, cavoli, rape, un cesto d'uva, duecento mele, duecento limoni, trecento uova, agresto, mostarda, sale, spezie, fra cui zenzero, chiodi di garofano, cannella, zucchero, anice; inoltre quattro montoni e cinquantadue polli vivi. Senza contare che ad ogni sosta, e nei quaranta giorni di viaggio queste furono numerose, ci si approvvigionava di cibi e pane freschi. Oltre all'equipaggio, il cui numero resta imprecisato, a bordo viaggiava un gruppo di quindici persone[80].

Il viaggio per nave non offriva grandi comodità, a meno che non si trattasse di speciali imbarcazioni,

per viaggiatori speciali. La «galeaza» su cui naviga a metà del Quattrocento il cardinale legato, «camerlengo» di Sua Santità, è degna di meraviglia da parte di Roberto da Sanseverino, che pure è un personaggio di rango. È vero che l'incontro e la visita avvennero quando il Sanseverino era ormai al culmine della disperazione dopo giorni di malattia e di disagi patiti sulla propria imbarcazione, ma le sue parole colpiscono per la stupita ammirazione con cui descrive la

> camera sua, la qual non se poria dire quant'era bella pollita ornata parata et ben fornita d'ogni cossa, in modo che la non pariva già una camera di galea, ma del più bel palazo del mondo; et era dicta galeaza così bene ordinata et partita che quelli gli erano suso pocho meglio sariano potuto stare in una bella caxa in terra firma[81].

Analogie con la nave del cardinale si possono stabilire con altre imbarcazioni destinate a trasportare sovrani e signori, ma questo non riguarda il navigare della maggior parte dei viaggiatori anche benestanti. A costoro si riservava l'uso di una camera, la possibilità di acquistare viveri e legna a bordo, di cucinare i propri alimenti. Per quanti non potevano pagare un certo grado di confortevolezza, si mettevano comunque a disposizione uno spazio per vivere e generi di prima necessità. Ciascuno doveva poi provvedere a imbarcare quanto riteneva potesse essere utile nella maggiore quantità possibile, dalle suppellettili per il sonno e la preparazione o

l'assunzione del cibo, alle provviste alimentari, a qualche medicamento per febbri impreviste e prevedibile mal di mare, alle candele:

> Venerdì XII di mazo, dato l'ordine di montare in galea la dominicha, hogni homo stete a fare la provisione di quelle cosse gli bisogniavano per la lor partita et etiam atesano a le loro confessione, per recevere la sancta comunione. Sabato di XIII di mazo, dato l'ordine predicto, hogni homo mandò le cosse sue ad la galea, la quale era già longe da Vinezia circha doua miglia. […] Et cossì quel giorno quasi tuti fecero portare le cosse loro, et molti de essi la nocte dormirono in galea[82].

Mariano da Siena e i suoi due compagni, per esempio, prima di salpare da Venezia, avevano comprato «tre matarazini largi uno braccio l'uno et longi 3 braccia l'uno et uno pane di sucharo et gengiovo condito et altre spetiarie et di buona malvagia, la megliore che fusse in Venegia»[83]. Leonardo di Niccolò Frescobaldi, in partenza da Venezia il 4 settembre 1384 su una «cocca» di 500 tonnellate di stazza, accenna a «molte cose» tra cui una «botte di buona malvagia» e «uno cassoncello per mettervi entro certe cose di nostro vantaggio come s'era libri di Bibbia e di Vangeli e Morali e tazze d'ariento e altre cose sottili». La cassa, con opportuno lavoro, diventa anche nascondiglio segreto per 600 ducati veneziani[84].

I rifornimenti di generi di conforto freschi potevano essere fatti a terra durante gli scali, ma sarebbe stato del tutto imprevidente non portare con sé una buona scorta di viveri possibilmente non deperibili. Al momento di imbarcarsi a Genova

gli Adorno ricevono dagli amici pane, vini di diverso tipo, ottimi biscotti zuccherati, insieme a pozioni per i dolori di stomaco e il mal di testa, confetterie, candele di cera e altre cose necessarie e di conforto[85].

Le disavventure che accompagnarono il viaggio di ritorno di Roberto da Sanseverino si compendiano nell'aver dovuto, per solidarietà nei confronti di un amico ammalato, lasciar partire la galea che li aveva ospitati all'andata e sulla quale avevano imbarcato tutte le masserizie necessarie alla traversata: «arzenti, boni vini conducti fin de Lombardia, optimi biscotti zucharati, tanti confecti et de tante magnere, et tanti vyolepi, siropi et altre medicine, ch'el seria bastato ad una bona spitiaria; et cossì lenzoli, thovaglie, mantili et altri fornimenti da lecto, da tavola et da cuxina». Questo inconveniente li costrinse a cercare un rifornimento completo almeno di viveri e di bevande, mentre erano fermi ad Acri. Una richiesta dettagliata e ricca venne inviata a Damasco, ma poiché, nonostante le promesse, niente arrivò mai dalla capitale siriana, nel consumarsi dell'attesa e delle speranze si erano decisi a prendere il necessario, «biscocto et pane, facto a la suriana o vero morescha, cioè senza levado, de alchune hove, polli, alchuna carne bovina, uge fresche, alchuni fructi, oleo et de vino novo». Il non avere potuto approvvigionarsi a dovere con «zucharo, né confecti, né alchuna buona cossa, per poterse

medicare o restaurarse», li aveva comunque messi in grave pericolo di vita[86]. Senza contare che i recipienti per cucinare dovevano essere chiesti in prestito, mentre bicchieri, taglieri, tovaglie erano in numero assolutamente inadeguato, procurando loro un ulteriore disagio di cui si vedrà meglio più avanti.

Mari e deserti presentano forti analogie. È la traversata senza possibilità di approdo, di sosta in luoghi umanizzati, a imporre ai viaggiatori modalità simili di approvvigionamento. Prima di partire dal Cairo, nell'ottobre del 1384, per affrontare la lunga marcia nella distesa arida e sabbiosa, la compagnia del Frescobaldi, oltre a munirsi di tre asini, di otri, fiaschi di cuoio e altre masserizie, fa rifornimento di aceto, zucchero, formaggio, «biscotto» e acquista «uno padiglioncello per starvi sotto la notte», in cerca di conforto e di riparo dalle gelide brezze della sera[87]. «I deserti sono secchi, aridi, sabbiosi, privi d'acqua, incolti, quasi ovunque disabitati; solo degli Arabi selvaggi vi dimorano, talvolta in luoghi isolati presso le sorgenti». È l'osservazione di Jean Adorno, un viaggiatore prudente, capace di misurarsi con l'ambiente che lo circonda e soprattutto desideroso di tradurre in parole il valore dell'esperienza. La riflessione è preludio, nel libro, a un elenco in dettaglio delle precauzioni necessarie a difendersi dall'assalto dei predoni arabi, dalla fame, dal caldo, dal freddo e dalla sete.

Per prima cosa occorre munirsi di un interprete fedele e accorto, i cui servigi andranno assicurati a qualunque prezzo, essendo i migliori una presenza rara e preziosa. Subito dopo si può provvedere ad acquistare i viveri necessari: pane, «biscotto», alimenti che si consumino senza cottura, vale a dire formaggio, mandorle, uva passita, «confetti». La quantità deve essere commisurata non solo al numero dei viandanti ma all'avidità dei predoni, ai quali va riservata una quota potenziale per non essere sorpresi da un loro attacco senza merce di scambio. Al bene di maggior valore, l'acqua, vanno dedicate le più grandi attenzioni, munendosi di otri in buone condizioni e curandone la qualità e l'abbondanza, provvedendo all'acquisto di sciroppi e zucchero «rosato» da mescolarvi. Nel deserto infatti l'acqua si incontra, quando va bene, solo ogni tre giorni, più spesso ogni cinque e non di rado è fetida e imbevibile. Al vino non si può far ricorso, se non in piccolissime quantità a scopo terapeutico, perché i predatori ne fanno un motivo preciso di aggressione e di rapina[88].

Per il trasporto di viveri e persone si devono noleggiare con accortezza gli animali e i loro conduttori. Si raccomanda di ingaggiare questi ultimi con un contratto scritto, non tanto per vincolarli al rispetto degli accordi formalmente presi quanto perché, secondo Adorno, i «mori» temono gli scritti che li riguardano, quasi che il nome vergato sulla carta sottragga una parte di

vitalità alla persona e garantisca un potere estraneo e oscuro su di lei. Gli animali preferiti e consigliati per il deserto sono, come è logico aspettarsi, i cammelli, che si nutrono con poco, marciano senza bere per alcuni giorni, portano grossi carichi. A sentire frate Niccolò da Poggibonsi sarebbero in grado di sostenere «vettovaglia per quattro persone, cioè per due mesi e mezzo, come pane, carne, letto e masserizie e stoviglie da cuocere e altre cose [...] e una persona anche adosso sopra la soma». E oltre a tutto questo anche «con esso porta due grandissimi otri d'acqua»[89].

Il viaggio sul cammello sembra confermare quel senso di comunanza fra le distese d'acqua e la distesa di sabbia: alloggiati in due panieri che pendono ai fianchi dell'animale i passeggeri sono trasportati a velocità abbastanza sostenuta in un dondolio continuo e accentuato che ricorda il movimento di un mare increspato dalle onde. Benché utilissimo, questo animale è alquanto bizzarro e incostante nell'umore, soprattutto afflitto, dicono i nostri testimoni, da ricorrente tetraggine che influisce sul suo rendimento:

> Lo camello è animale molto malinconoso; e quando altri vole che camini forte, sonandogli qualche stormento overo cantandogli alcuna cosa, ed eglino vanno allora tutti forti e lieti e allegri che mai niente si restano; e questo modo ne tengono gli Arabi quando vanno per lo diserto[90].

L'ultima raccomandazione a chi si inoltra nel deserto riguarda la sorveglianza da effettuare di

notte sulle provviste. Formato un cerchio di pellegrini, i beni e i generi alimentari devono essere ammucchiati al centro, tenuti d'occhio a turno in una veglia sospettosa. Nelle ore notturne la diffidenza si estende dai predoni arabi agli stessi accompagnatori, come se il buio li rendesse sconosciuti, accomunandoli ai peggiori esponenti della loro razza. Ma è vero altresì che cammellieri e guide approfittano a volte dell'oscurità per dileguarsi con qualche carico, lasciando in grande difficoltà e in pericolo di vita i pellegrini[91].

Tutto il viaggio compiuto dagli Adorno in Terrasanta sta a dimostrare l'accurata preparazione, la prudenza, la larga disponibilità di mezzi che furono impiegati proprio per scansare ogni rischio. Il tragitto via terra cominciò da Alessandria d'Egitto, cavalcando muli e asini, come era fatto obbligo ai cristiani, ai quali l'uso del cavallo era vietato, mentre le provviste e i bagagli venivano caricati su due cammelli. Un mamelucco e un interprete erano stati ingaggiati per accompagnarli fino al Cairo, mentre una scorta di altri quattro mamelucchi a cavallo, armati di arco e frecce, assoldata per fronteggiare i predoni arabi, doveva fornire protezione fino al Nilo. Il pericolo li sollecita a viaggiare di notte, cavalcando lungo le rive del mare, sui litorali bassi e senza asperità, calpestando una sabbia fine e morbida. I mamelucchi guardano con disagio al mare, perché ne temono i pirati catalani e italiani, temono che

all’improvviso escano dall’oscurità silenziosa dell’acqua per aggredirli, per trascinarli via prigionieri e renderli schiavi. Ma il pericolo che viene dal mare è questa volta più remoto dei movimenti dei cavalieri arabi segnalati nell’entroterra ed è giocoforza per il piccolo gruppo scegliere la via costiera[92]. Dalla città del Cairo ripartono a metà agosto per il monte Sinai. Contrariamente alle abitudini, che impongono di mettersi in cammino alle prime luci dell’alba o addirittura nelle ore notturne, si muovono poco dopo mezzogiorno, nel tentativo di raggiungere una grossa carovana di quasi 400 cammelli partita quel mattino. Aggregarsi ad essa rappresenterebbe la sicurezza, ma gli Adorno non riusciranno nell’intento e dovranno accontentarsi di alzare l’accampamento quella notte accanto a uno di arabi appartenenti alla stessa tribù dei loro cammellieri. Scarseggiando i viveri, Anselmo è costretto a cavalcare nelle ore che precedono l’aurora in compagnia dell’interprete fino a un villaggio vicino dove riesce ad acquistare farina e altri generi, ma soprattutto enormi cocomeri che si rivelano utilissimi lungo la strada, come ristoro per i corpi disidratati dall’eccesso di calore. Al loro ritorno la compagnia riprende il cammino, dopo aver riempito d’acqua gli otri alla cisterna, e cavalca fino al tramonto su un terreno poco sabbioso e non accidentato. Ad alcuni arabi a cavallo incontrati lungo la via hanno fatto credere di essere poveri frati senza risorse. Per la sosta è

necessario scaricare tutti i bagagli e coricarsi in cerchio tutt'intorno. Ripartono alla luce della luna, quando il mattino ancora non si è annunciato, e fino a sera non sostano un momento. Ai piedi di un monte alto e sabbioso, in una pianura dove gli arbusti bassi e radi costituiscono un ottimo alimento per i cammelli, si fermano finalmente a riposare. A metà della notte sono di nuovo in cammino: il sole si leva nel momento in cui raggiungono una seconda cresta montagnosa e sulla destra il mar Rosso ne cattura i raggi; per due giorni cavalcheranno lungo le sponde di questo mare, osservandone e descrivendone le caratteristiche[93].

Il viaggio attraverso il deserto restava per tutti, anche per i più avveduti, oltre che pericoloso, sempre assai disagevole per la scomodità delle soste e la difficoltà di approvvigionarsi di cibi adeguati, resistenti alla calura e al trasporto:

> Il nostro vivere era biscotto assai cattivo, che comperammo in Alesandra ed al Caro – si lamenta Giorgio Gucci nel suo itinerario dal Cairo al monastero di Santa Caterina, a 6 miglia dal monte Sinai – ed avavamo uve secche e susine secche e formaggio, ma fu sì cattivo, perché migliore no.llo potemo avere, che poco ne logorammo. E avavamo alcuni polli che di due in tre dì l'uno ne cociavamo tre, e mangiavamo la sera l'acqua e poi la mattina i polli freddi. Eravamo XII in tutto cogli nostri famigli, e portavamo uno poco d'aceto; ed avavamo due barletti a modo che d'agresto con uno poco di vino, che quando uno poco e quando uno altro ne bevavamo. E portamo zucchero e uno poco di confetto e mandorle secche e riso. E avavamo dell'acqua e poca, […] e poi era cattiva, però che, bene che si

> mettessi buona negli otri, subito pigliava il sapore dell'otri e dello untume del cuoio; poi n'usciva piena di peli per gli peli ch'erano dentro nell'otre, de' peli della bestia[94].

L'acqua costituiva il problema fondamentale. Pozzi e cisterne che si incontravano durante il cammino a distanza di due o tre giorni uno dall'altro fornivano spesso un liquido imbevibile. Nel tragitto fra il monte Sinai e Gaza gli Adorno si imbattono in un piccolo insediamento composto dai ruderi di alcune casupole nelle quali è possibile far cuocere un po' di cibo, e da tre enormi cisterne, oltre a due larghi e profondi pozzi costruiti per i pellegrini musulmani in viaggio verso La Mecca. Ma l'acqua era nera, densa, fetida e piena di vermi: né lo zucchero né lo sciroppo riuscirono a cacciarne l'odore. «Spinti dalla sete, noi tuttavia dovemmo berne. Noi abbiamo bevuto ogni sorta d'acqua, cattiva, salata, di dubbio sapore, ma mai nessuna così fetida»[95].

Anche in questo caso l'affinità con i viaggi per mare trova un riscontro. L'acqua caricata sulle navi era spesso «guasta et marcida»[96], talvolta non veniva mai sostituita, rimanendo l'originario carico imbarcato al momento della partenza anche se la navigazione richiedeva settimane e settimane; altre volte veniva integrata con rifornimenti di fiume lungo gli approdi senza alcuna garanzia di igiene e di potabilità. In nave ci si basava sulla considerazione che l'acqua servisse soprattutto per

la cucina e per la pulizia personale dei viaggiatori, affidando al vino il ruolo di bevanda principale.

I disagi per la cattiva alimentazione e le scomodità del trasporto sono ridotti al minimo per i viaggiatori altolocati, a meno che, come accadde a Roberto da Sanseverino, circostanze sfortunate non ne alterino l'organizzazione e la normalità. Nel viaggio di andata Roberto era stato accolto quasi ad ogni porto dai notabili del luogo con inviti, banchetti e offerte di cibo. A Ragusa, dominio veneziano, i signori della città avevano mandato una delegazione ad accoglierlo, con «alquanti bellissimi pissi et grossissimi», in segno di omaggio e a palazzo avevano fatto «apareciare una collatione abondantissima di confectione». Il giorno seguente, prima della partenza notturna, la comitiva era stata invitata a desinare al convento di San Francesco, dove avevano ricevuto anche «uno bello presente de castroni, capreti et casci», mentre un altro «bellissimo presente di castroni, bischoti, confecti et altre cosse, quale gli parivano necessarie in galea», si era affrettato a donare il cancelliere della comunità. Anche la successiva tappa di Rodi è occasione per imbarcare «vino, fructi et altre cosse» che vengono offerti con generosità.

E nel pur sfortunato e disagevole viaggio di ritorno Roberto aveva potuto godere della solidarietà aristocratica di un cardinale incontrato per caso nel porto di Mello dove il suo «spenditore»

era invece tornato a mani vuote dal giro d'acquisti nel castello, risultato «uno chasteluzo molto picholo, grande a pena come uno palazo» e «fornito d'ogni manchamento». Alla delusione di questa notizia Roberto fece fronte egregiamente, confortato come era dal «pane biancho», dal «frescho vino», dai «confecti de diverse maynere et zuchero et molte altre cosse» che nel frattempo gli erano state recapitate dalla galea cardinalizia[97].

Il viaggio in Terrasanta di Niccolò III, signore di Ferrara, era stato ancor più un'occasione perenne di inviti e di ricevimenti. Oltre a viaggiare sopra una galea fornita di ogni comodità e di tutti i possibili servizi, il marchese d'Este ricevette negli approdi un'ospitalità adeguata al suo rango. Partito il 15 aprile da Venezia, il giorno seguente sostò a Pola per una cena sull'erba. L'approdo successivo sull'isola di Cherso è allietato da una cena a base di pesce fresco procurato dai pescatori imbarcati con lui sulla galea, che avevano steso le reti. Il 19 aprile lo ricevono sontuosamente a Zara i gentiluomini, ufficiali residenti del governo veneziano. Dopo essersi fermati a Durazzo ad ammirare un branco di delfini, navigano verso Corfù, dove lo attende la cena del governatore Uberto Morosini in un giardino di aranci, allietati dalla musica di un suonatore di viola cieco, mentre i petali dei fiori cadevano sulle tavole imbandite. Insomma un pellegrinaggio non proprio all'insegna della mortificazione e della penitenza. Del resto era stato

organizzato in maniera inaspettata in un momento di crisi politica e militare fra la repubblica di Venezia e il re d'Ungheria. Più volte sollecitato dalla Serenissima a prestare aiuto come condottiero e con le proprie truppe, il marchese estense aveva cercato di evitare ogni coinvolgimento con il pretesto di non poter abbandonare indifeso il proprio stato e alla fine dichiarando invece di dover compiere, per un voto fatto, il pellegrinaggio in Terrasanta, suscitando in questo modo l'ira del doge e del senato veneziano. Tanto più per aver osato il marchese chiedere alla Serenissima una galea armata al fine di viaggiare in sicurezza[98]. Come si addiceva a un signore in viaggio con la propria corte, l'Estense aveva con sé uno stuolo di servitori e di gentiluomini addetti alla sua persona, dal cameriere, al cuoco, al sarto, al segretario, al medico privato. Quest'ultimo era un privilegio riservato ovviamente a pochi. Di norma sulle navi viaggiava un «barbiere», un operatore di secondo livello nel campo sanitario, stipendiato dal capitano della nave e in grado di prestare i primi soccorsi per ferite o malattie di poco conto. Assunti perché a basso costo rispetto ai «medici fisici», i quali del resto sarebbero stati comunque mal disposti a intraprendere scomodi, lunghi e pericolosi viaggi, i barbieri erano accettati per forza di cose dall'equipaggio e dalla folla di pellegrini più poveri, abituati a condizioni di vita semplici e talvolta a vere e proprie privazioni, ma risultavano insopportabilmente inadeguati e

ignoranti per un pubblico più elevato. Ecco la bella opinione che Roberto da Sanseverino espresse nei confronti di uno di loro, un tale Marco, più volte stipendiato dalla Signoria di Venezia per assistere gli appestati nel lazzaretto e in seguito assunto dal capitano della nave per i bisogni dei trasportati:

> et nel vero dicto barbero de medicare qualche bignoni o nascientie o qualche piage ne haveva assai bona experientia, secondo usanza de barberi, senza scientia alchuna de cyrogia, ma de physica, et curare infirmitate di febre alchuna tanto se ne intendeva et tanto gli era apto, quanto uno asino del sonare de ghitarino; salvo ch'el haveva certo loctuario, del quale el dava ad ciaschuno che havesse febre, fusse che febre se volesse et fusse dicto infirmo de che natura et compressione se fusse[99].

Le testimonianze relativamente abbondanti e ricche di particolari sui pellegrinaggi in Terrasanta permettono anche alcune considerazioni sui costi di viaggio. Per quanto viaggiasse in economia, dal momento in cui si imbarcava a Venezia il pellegrino doveva sostenere una lunga serie di spese: il nolo del viaggio di andata e ritorno da corrispondere all'armatore o al capitano della nave, comprensivo del vitto a bordo ma non di quello durante gli scali; i numerosi dazi da pagare ai musulmani, il più oneroso dei quali risultava il «diritto» allo sbarco a Giaffa; infine le spese per il mantenimento e per tutti gli spostamenti in Palestina, incluso l'eventuale noleggio di guide e di animali. La moneta ufficiale, l'unica accettata, era il ducato veneziano[100]:

> Nessun testo tre-quattrocentesco offre a nostra conoscenza una lista delle spese davvero chiara, completa e attendibile; tuttavia, quasi tutti forniscono al riguardo qualche informazione. [...] Fra i pellegrini che ci forniscono i dati più completi, Mariano da Siena nel 1431 calcola di avere speso 61 ducati; Gabriele Capodilista, che dal canto suo viaggia con agiatezza, ritiene nel 1458 che le «povere persone» se la sarebbero cavata con 36-45 ducati in tutto [...], mentre le «persone da bene» non avrebbero potuto scendere al di sotto della somma di 60 ducati; Santo Brasca, nel 1480, ci fornisce tariffe ancor più differenziate, tra la quarantina di ducati per i «poveri», i 60-70 per chi viaggiasse mediamente e infine i 100-150 per i più agiati[101].

Le indicazioni sui costi sono soltanto orientative, molto dipendeva anche dalla durata del viaggio. Di solito, un pellegrinaggio-tipo non richiedeva tempi lunghissimi e quindi le spese potevano essere contenute nelle cifre indicate; talvolta però un periodo di permanenza più lungo esigeva somme più cospicue. Il fiorentino Giorgio Gucci, partito per la Terrasanta il 12 agosto 1384, fece ritorno nella sua città dopo nove mesi e nove giorni e dichiarò di avere pagato, per sé e per il proprio famiglio, 300 fiorini d'oro, «solo in ispese di detto viaggio dallo uscire di Firenze al tornare in Firenze»[102]. Dunque 150 fiorini ciascuno, contro un minimo di 50, che è stato calcolato in questa moneta: una somma molto importante, irraggiungibile per la grande maggioranza degli abitanti della città a quel tempo[103]. In ogni caso, caratteristiche e costi dei viaggi lungo gli itinerari terrestri rimangono strettamente legate a un'organizzazione individuale, al modo di andare, alla possibilità di

essere ospitati, al bisogno di servirsi di infrastrutture e di servizi pubblici, ai mezzi di locomozione, ai tempi, ad accadimenti imprevisti.

La difficoltà, specialmente nell'alto Medioevo, di imbattersi in nuclei abitati, di trovare qualcuno che fornisse cibo, i divieti di caccia per i diritti signorili in molte zone, costringevano ad essere previdenti e a fornirsi di una piccola scorta di cibo, consistente almeno in vino, pane e formaggio. Il problema alimentare era strettamente connesso a quello dell'ospitalità per dormire. La nascita della locanda e della taverna professionale a pagamento si situa abbastanza tardi nell'Europa medievale: nel XIII secolo si sviluppa tutta una rete di questi servizi, gestiti privatamente ma con controllo dell'autorità pubblica e con inserimento nella struttura corporativa, dove si è sicuri di trovare, sia pure a pagamento, del cibo e un tetto per la notte[104]. Non che si sia immuni da rischi frequentando le taverne e le locande, dove si può essere derubati e anche uccisi, dove la promiscuità è il primo fattore di rischio, anzi, osti e albergatori godono spesso di cattiva fama, sono accusati di avidità e di scadente gestione delle loro imprese a causa della scarsa pulizia e del cibo di pessima qualità, di tolleranza nei confronti di un giro malfamato di prostituzione, di gioco d'azzardo, di bande criminali. In più, si rimproverano loro gravi scorrettezze compiute a danno dei colleghi, con l'accaparramento fraudolento dei clienti.

Ripetutamente, nel XV secolo, il doge di Venezia deve intervenire contro emissari degli albergatori di Ferrara, che erano andati in territorio trevigiano per indurre, con lusinghe e bugie, i pellegrini diretti a Roma a non prendere il cammino consueto attraverso Mestre, Venezia, Ravenna ma a passare per Padova e Ferrara. Talvolta si servivano come espediente di false notizie sulla presenza della peste oppure attiravano clienti con l'esca di interpreti in lingua. Il grado di confortevolezza di queste strutture è variabile in uno spettro assai ampio di situazioni. Nelle città si può scegliere fra categorie differenti; fuori, lungo gli itinerari di viaggio, ci si deve spesso accontentare di alloggi quasi di fortuna. Ma se le strade sono frequentate c'è la possibilità di trovarne in buon numero. Nel tratto che congiungeva Firenze a Bologna l'anonimo pellegrino in cammino verso Santiago segnala di averne trovate due a Vaglia, a pochi chilometri dalla capitale toscana, tre a San Piero a Sieve, poco più avanti, una «in sul monte» al Giogo di Scarperia, parecchie a Cavrenno (una frazione del comune di Firenzuola) e ancora, in territorio già bolognese, a Scaricalasino, Loiano e Pianoro. Lungo tutto l'itinerario che lo conduce attraverso il Moncenisio fuori d'Italia e poi per la Savoia, il Delfinato, Tolosa, la Navarra, la Spagna, fino a destinazione, non tralascia di annotare la presenza di osterie, alberghi, ospizi, trovandoli solo raramente poco ospitali e scadenti[105]. Non in tutte le città e i paesi si ritrovano gli stessi usi. In

Piccardia e nel contado di Artois, per esempio, la locanda per dormire e dove si possono alloggiare e nutrire anche le cavalcature, non provvede alla preparazione dei pasti, per i quali esistono apposite, separate taverne[106].

Prima dello sviluppo del sistema alberghiero si può contare su due forme di assistenza durante il viaggio: quella erogata gratuitamente dai conventi come forma caritativa, sia attraverso l'alloggio nella struttura conventuale sia attraverso l'alloggio in una struttura adiacente appositamente creata per i pellegrini, lo «spedale», l'«ospizio». L'ospizio per pellegrini può essere creato anche da laici devoti o confraternite; esso accoglie i viandanti, li nutre, li ristora. L'altra forma di assistenza è quella dell'ospitalità gratuita erogata per puro dovere da grandi e da umili, anche verso gli sconosciuti. Il viandante che bussa alla porta del castello signorile o dell'umile casupola del contadino ha diritto di essere accolto, riscaldato e nutrito, secondo i mezzi di chi lo ospita. È l'antica consuetudine germanica che sopravvive in queste forme di ospitalità gratuita.

Altra cosa è il dovere di ospitare i potenti nei loro viaggi. Re, signori, papi, abati, vescovi viaggiano sapendo di poter contare su una generosa ospitalità dei sudditi. In genere, se hanno riguardo per questi ultimi, e poiché viaggiano con un seguito numeroso e ingombrante, assai costoso da mantenere per il numero degli uomini e degli

animali, cercano di muoversi appoggiandosi alle strutture dei propri domini: il re cercherà di fermarsi nei castelli di sua proprietà diretta, il papa nelle proprietà della Chiesa, i signori in uno dei loro feudi, gli abati nei monasteri del loro stesso ordine. Ma se questo non è possibile spetta agli abitanti del territorio scelto dall'illustre viaggiatore ospitarli di tutto punto, con una suddivisione degli oneri proporzionale alla gerarchia sociale, comunque sempre assai pesante per i subalterni.

Benché si cerchi di non viaggiare, anche per via terra, mai isolati, ma sempre in piccolo gruppo o accompagnandosi a qualcuno incontrato lungo il cammino, la possibilità di alloggio è spesso frutto del capriccio per il viaggiatore comune. Una casa privata, una locanda in città o appena fuori delle mura, un «ospizio», specie lungo le vie di pellegrinaggio o sulle impervie strade di montagna, una congregazione religiosa sono le più prevedibili situazioni di ospitalità per quanti non abbiano a disposizione una rete di conoscenze, di parentele e di amicizie di cui beneficiare lungo il percorso da compiere. Durante un viaggio capitava di dover dormire un po' dovunque, anche all'aperto senza protezione alcuna. Nel tratto di strada che li conduceva dal mare di Galilea a Damasco, gli Adorno, non lontano da Cana, trovarono alloggio in un'imponente caverna naturale scavata nel fianco della montagna, che avrebbe potuto contenere almeno mille uomini con le loro cavalcature[107]. E

fra' Niccolò da Poggibonsi, nonostante fosse ospitato nel suo ritorno dal Sinai presso il monastero dei «Santi Quaranta Martiri», non ebbe altro dormire che «in sulle pietre, benché un poco sotto lo coperto» e tuttavia, lungi dal lamentarsene, trovò anzi che quello fosse «buono albergo», tanto era ormai il tempo passato a dormire all'addiaccio, privi di riparo[108].

Nel proprio pellegrinaggio in Terrasanta il Frescobaldi usufruì di diverse possibilità: a parte la dimora nella nave e la tenda durante l'attraversamento del deserto, conobbe l'ospitalità di conoscenti in una casa di Venezia e quella del console dei Francesi in Alessandria; quest'ultimo soggiorno non fu affatto confortevole, trattandosi di una piccola camera con dentro «una gabbia grande quasi come stia da capponi» sopra la quale pose il proprio «stramazzo per dormirvi suso». Al Cairo invece fece ricorso all'affitto di una dimora alla quale si accedeva mediante un canale del Nilo; a Gaza gli toccò l'esperienza del «cane», cioè il caravanserraglio costruito per ospitare uomini, mercanzie e animali; a Gerusalemme si fermò presso «uno spedale dove albergano tutti i pellegrini, assai presso alla chiesa del Santo Sepolcro»; a Gerico tornò malvolentieri «in uno cane che è a pie' del monte della Quarantena», dove oltretutto furono «male ricevuti»[109].

Le grandi «case comuni» in cui erano spesso alloggiati i pellegrini in viaggio presentavano non

di rado più rischi e disagi che benefici. Gli Adorno, in viaggio da Gerusalemme verso Damasco, furono accolti in una di queste durante la sosta a Ramleh e ne conservarono un pessimo ricordo: «Questa dimora è ben costruita ma priva del necessario. La nostra pazienza fu messa a dura prova per quindici interi giorni di tribolazioni e spaventi»[110]. Intanto, infatti, erano assaliti dalla giustificata paura della peste, poiché appena due settimane prima erano morti là numerosi pellegrini, vittime di una malattia contagiosa non identificata con certezza, ma inquietante nella sua misteriosità. E poi si trovavano come asserragliati con intorno una popolazione fortemente ostile, la cui inimicizia anzi si accresceva di giorno in giorno, a misura che le due triremi di pirati cristiani presenti in zona andavano devastando le coste, rubando e uccidendo quanti si opponevano. Uno dei grandi rischi che i viaggiatori correvano era anche questo: di potersi trovare in mezzo a un conflitto o in un paese straniero all'improvviso divenuto ostile al proprio e di dover subire le rappresaglie per azioni che non li riguardavano minimamente.

Trovare posto nelle osterie, specialmente delle affollate città costiere o sedi di mercato, era spesso assai difficile, per non dire impossibile se si arrivava tardi, a sera già inoltrata. Così racconta Alessandro Rinuccini: dello sbarco a Venezia dal «burchio» che lo ha condotto per canali e fiumi dal porto di Ferrara, Francolino, del ritardo causato

dalla perquisizione delle guardie, dei lamenti di marinai e mercanti, infine del disagio per aver trovato «sì piene l'osterie di genti, che beato a chi potè avere da distendersi in su una pancha et chon grande difficultà». Pur essendo tra i fortunati che avevano trovato un po' di spazio, il Rinuccini ricorda che «per essere stivati l'uno a presso l'altro» non poteva neppure distendere completamente le gambe. E la situazione non dovette migliorare molto nei giorni seguenti se confessa di essere stato «in sulla hosteria in Vinegia giorni sei, chon grande spesa e disagio, male servito, a aspettare il passaggio della ghalea di porto Giaffo»[111]. Passaggio che poi non trovò, almeno non in quella circostanza. Era il maggio del 1473; riuscirà a portare a termine il pellegrinaggio l'anno seguente, dopo essere ripartito da Firenze il 2 giugno 1474.

Talvolta proprio l'abito religioso o più in generale la veste del pellegrino inducevano persone caritatevoli a offrire ospitalità. È ancora il Rinuccini a raccontare di un «gentile huomo viniziano» che con «grande carità» ricevette a desinare nella propria casa alcuni dei pellegrini di passaggio a Candia, ed offrì il loggiato dell'abitazione «per alberghare». Il Rinuccini ed altri avevano scelto di proseguire il cammino e a distanza di quasi diciotto miglia, raggiunti dalla notte, si erano imbattuti in un'osteria «poco fuori di strada, la quale era serrata et l'hoste andato via». Il buio e la

campagna solitaria tutt'intorno li avevano comunque costretti a fermarsi, sotto un fragile tettuccio di paglia, dove, acceso che ebbero il fuoco, misero «mano alle tasche, mangiando ciascheduno di quello che portato s'aveva». Altrove, a Methoni, un piccolo villaggio del Peloponneso occidentale, durante il medesimo viaggio, Alessandro era stato ospitato dai confratelli del convento di Santa Maria

> con charità, secondo il modo de' conventuali et secondo la povertà del convento, il quale, oltre a non essere molto grande in circuito, anchora quello che è era assai impedito imperoché dove già soleva essere il secondo chiostro de' frati, oggi discoperto tutto intorno s'è ridotto a essere citerna, la quale è murata in mezo et è molto grande et si tiene serrata a chiave pel comune per munitione a tempo di sospetto. Il refectorio è ridotto a essere granaio et ripieno di grano sta serrato con due chiavi di comune riservandolo per munitione a tempo di sospetto[112].

L'iniziativa dei religiosi e degli ordini ospitalieri, nella costruzione di monasteri e di ospizi, nella promozione dell'agricoltura e dell'allevamento, anche in zone inospitali, disabitate e incolte, era sempre stata capillare e di efficace penetrazione. Neppure le aree montane si sottraggono all'opera di colonizzazione: lo testimonia la relativa abbondanza di ospizi, collegati a istituzioni religiose e creati lungo i passi alpini per soccorrere i viandanti. Lungo la via del Lucomagno, da cui passavano i flussi di pellegrini diretti a Santiago de Compostela e in Terrasanta, un ospizio dedicato al Santo Sepolcro è testimoniato fin dal XII secolo a

Casaccia, a 1.800 metri di altitudine; nel Trecento si contavano lungo quella stessa via altri tre ospizi: Camperio, San Gallo e Santa Maria, proprio sul culmine del passo[113]. La via prediletta dagli imperatori, che univa la Rezia al lago di Como, garantiva la presenza di un luogo di ospitalità a Settimo, ancora più in alto, a 2.100 metri di altitudine, sul valico. I pellegrini provenienti dall'Engadina e diretti in Lombardia, a Roma, in Terrasanta, trovavano sul versante meridionale del Bernina un omonimo ospizio presente fino dal XII secolo; a san Giacomo era dedicato quello costruito dai Gerosolimitani sul Sempione, mentre la via del San Gottardo, molto frequentata, offriva ai piedi del valico, almeno dal XIII secolo, le istituzioni di Gerosolimitani, di Umiliati e di Lazzariti.

Mano a mano che i traffici si sviluppavano, le vie di pellegrinaggio si affollavano, crescevano le possibilità di rendere sicure e attrezzate le strade. Ma ancora una volta occorre non dimenticare come sicurezza e organizzazione fossero relative ai tempi e al censo. L'anonimo mercante milanese, che ha viaggiato negli anni 1517-1519, ci descrive così la situazione al passo del Moncenisio:

> come si è salitto il monte miglia tre si trova la Ferrara, loco ove sono tre o vero quattro bone osttarie, poi a metà del monte c'è una grande croce di legno che divide la Lombardia dalla Savoia, et passatta dicta Croce Grande per una lega se trova una giesa con uno casamentto, quale si chiama lo Hospedaletto, quale ha de intratta circa a scutti 400 et he fatto per subvenire agli poveri viandantti quali non hano da vivere, ma non

> si observa, et però molti ogni anno o per fame o per fredo moreno in necessitate su quello montte, quali si trovano poi mortti et furno butatti dentro a una casa lì appresso quale si domanda il Carnaro; et dopo si trova una hostariuza che si domanda Le Tavernelle[114].

Dell'iniziativa dei monaci nel tenere con cura i santuari e nell'offrire ospitalità e cibo ai viandanti ci parla ancora il nostro mercante milanese a proposito della piccola chiesa di Nostra Signora a «Monseratto», un alto e scosceso monte poco discosto da Barcellona, luogo di devozione antichissima e di faticosa ascensione per il pellegrinaggio. «Lì non he hostaria alcuna – nota l'autore – ma li monachi danno panne et vino, ollio et accetto et lecto per nientte ad tutti, et in gran largeza: vero è che quelli hanno il modo buttano in la cassetta de le helemosine tantto et più che non montta quello hanno autto»[115].

L'attività di quel piccolo gruppo di benedettini, cinquanta in tutto, è degna di meraviglia, se si considera che ci sono state occasioni in cui hanno dovuto sfamare più di tremila persone e che quotidianamente comunque provvedono alle necessità proprie e di altre circa duecentocinquanta persone, con spese ingentissime e in mezzo a gravi difficoltà di approvvigionamento e di trasporto, che viene effettuato tutto a dorso di mulo:

> Tenghono essi monaci circa a muli 50, quali continuo vano et venghano per frumento, vino et biada et altre victualie per li pelegrini, et deputano uno monacho quale vende biada et paglia alli forasteri et uno altro

> quale li vende dil pesce, et alla cocina hano molti deputatti al cocere, senza premio, di sorte che ogniuno è ben servitto et per duy dì danno sempre ad ciaschuno, ma non più. Deputano uno quale si domanda lo apossentatore, qual ha caricho di dare le camere alli forestieri secundo la qualità sua.

Se ne deduce che i frati provvedono all'alloggio gratuito del pellegrino e al suo sostentamento basilare, con pane, olio, aceto, vino; qualsiasi aggiunta di companatico deve essere invece pagato come il foraggio per eventuali animali da sella.

Luoghi impervi e passi alpini offrivano talvolta i servigi di portatori montanari, non solo per mercanzie e bagagli ma anche per le persone, tramite la salita in lettiga e la discesa su una slitta formata da rami, quando probabilmente il tragitto era troppo ripido per permettere di cavalcare in sicurezza e soprattutto nei viaggi invernali allorché bisognava aprirsi un varco tra cumuli di neve e ghiaccio. L'imperatore Enrico IV poté attraversare il Moncenisio nel gennaio 1077 solo con l'aiuto di guide locali, che non si limitarono a trovare o a costruire i passaggi opportuni, ma trasportarono anche la regina e le dame del suo seguito su pelli bovine[116]. Anche Bonaccorso Pitti racconta l'intervento provvidenziale dei montanari del luogo per trarlo d'impaccio durante il cammino compiuto nella seconda metà del gennaio del 1397 per recarsi a Parigi: «stetti 5 dì a pié d'una montagna che si chiama Arlebergh; passai poi per forza di

spalatori e di buoi che ruppono le nevi e fecionmi la via»[117].

7. Disagi e pericoli nei viaggi

Non esiste viaggiatore, per mare o per terra, che, avendo lasciato un resoconto di viaggio, non insista sui disagi del medesimo, lamentando di aver sofferto la fame e la sete, il freddo intollerabile e la calura più spietata, inimmaginabili spaventi, il mal di mare, le febbri e il mal di stomaco, di aver dormito su giacigli scomodissimi e pieni di pulci e di aver temuto più di una volta per la propria vita. Salvo casi eccezionali non si parte mai per un viaggio solitario, a meno che non si sia fatto un voto, non si sia miserabili e diseredati, non si stia fuggendo da qualcosa. Persino i poveri, i vagabondi, i mendicanti o i trasgressori delle leggi però preferiscono associarsi e viaggiare in comitiva. Un servitore, un garzone o più d'uno sono il corredo utile di chi parte e ha una posizione di prestigio o comunque un ruolo non marginale nella vita sociale. Queste persone sono indispensabili per tutto il corredo di fatiche e di mansioni quotidiane che accompagnano il procedere: caricare e scaricare il bagaglio, procurare l'acqua, accendere il fuoco, preparare il cibo, servire in tavola, assicurare un alloggio, e così via. La scorta di armati non è alla portata di tutti ma rappresenta la sicurezza e dunque l'aspirazione maggiore. Anche con simili garanzie, non si è del

tutto immuni dai disagi e dai pericoli di ogni genere che incombono sul destino di viaggiatori ignari o consapevoli. I rischi più comuni cui si va incontro appartengono alla sfera degli eventi naturali e primo fra questi il maltempo. Viaggiando per luoghi non di rado deserti, un temporale, una grandinata costituiscono altrettanti ostacoli difficili: gli animali si imbizzarriscono, le strade si allagano, i ponti sono travolti, gli abiti si inzuppano, si rischia una malattia, una caduta dal mulo o dal cavallo, una ferita che può diventare letale; cadute ed incidenti che del resto capitano anche se il tempo si mantiene clemente. Le strade di montagna sono ripide, tortuose, strette, difficili da percorrere con gli animali da soma e con le merci. Inoltre si prestano agli agguati[118]. Nei viaggi per mare il maltempo è sinonimo di tempesta e non basta navigare sotto costa per evitare il repentino infuriarsi delle acque, così improvviso, così violento da impedire la corsa verso il rifugio di un porto. La nave aggredita dai venti, sollevata e travolta da montagne liquide, se riesce a resistere e a salvarsi dall'affondamento, spesso perde la rotta, allontanandosi miglia e miglia dalla propria meta.

Alle insidie dell'ambiente naturale e del clima si aggiungono gli agguati e le macchinazioni per mano dell'uomo. Lungo la via si teme costantemente l'assalto di qualcuno: ladri, assassini, ma anche nobili prepotenti e incuranti di

qualunque legge che non sia la propria, improntata al sopruso e al disprezzo degli altri, possono aggredire il viandante senza uno scopo preciso, per derubarlo di quel poco che possiede o solo per intimorirlo fisicamente, mentre editti di rappresaglia o dichiarazioni di guerra possono sorprendere del tutto impreparato il viaggiatore nel suo tragitto. In mare il pericolo «umano» è rappresentato dai pirati, contro i quali difficilmente navi appesantite dal carico e dai passeggeri riescono ad avere la meglio manovrando in velocità per la fuga. Per non correre troppi rischi si organizzano allora i convogli e si imbarcano armati addetti alla difesa.

Il primo disagio di chi viaggia si potrebbe dire è proprio la fatica fisica. Il 2 giugno 1474 Alessandro Rinuccini monta a cavallo deciso a dare inizio al secondo tentativo di pellegrinaggio in Terrasanta. Solo per arrivare a Bologna partendo da Firenze il cammino già rischia di sembrare un calvario. È da poco uscito dalla porta di San Gallo che la cinghia della sella si rompe e occorre farla rappezzare. Subito dopo il cavallo comincia a zoppicare e il maniscalco trovato a San Piero a Sieve diagnostica un incurabile (e peraltro trascurabile) difetto naturale. A Scarperia, pochi chilometri più avanti, il cavallo è decisamente peggiorato e il Rinuccini tenta la strada di una nuova ferratura per il costo di quattro soldi; ma alla tappa successiva, Firenzuola, arriverà un po' cavalcando e molto

camminando a piedi, per poi proseguire decisamente appiedato fino a Pietramala, ventotto miglia da Firenze, dove sosta al sopraggiungere della notte. Il giorno seguente, conducendo a mano il cavallo inutilizzabile, percorre a piedi anche le venticinque miglia residue che lo separano da Bologna: aveva quarantatré anni e un piede «guasto» ed era comprensibilmente provato al suo arrivo nella città emiliana, ma interpretò gli eventi alla luce di un ammonimento divino all'umiltà. «Lo omnipotente et clemente Iddio, secondo che io posso comprehendere, mi dimostrò per segni assai evidenti quanto era chosa temeraria et presunptuosa a chominciare tanto sancto viaggio con pompe, cioè di volere chavalchare, la qual chosa è assai dissona dallo stato de' veri religiosi mendicanti dell'ordine de' frati predicatori»[119]. Nel precedente tentativo, fra numerose altre avversità occorsegli, era stato colto da un grosso temporale nel tratto di strada che lo conduceva da Firenze a Cesena. Dal cielo divenuto scurissimo, nonostante si fosse alla fine di maggio, si erano riversati scrosci torrenziali d'acqua che avevano confuso ogni elemento del paesaggio fino a fargli perdere la via. Presso un'isolata casa di contadini, dopo aver cavalcato per un'ora, aveva finalmente appreso di aver deviato dal cammino più di due miglia ed era stato costretto ad assumere una guida, spendendo dieci soldi, perché lo conducesse a destinazione[120].

D’inverno, specialmente, il cammino si presentava difficile. Il freddo si faceva insopportabile sulle alture, sugli altipiani del settentrione, in mezzo alle pianure gelate, tra le nebbie dei fondovalle paludosi. Nel racconto di due fratelli friulani la strada che conduceva da Spilimbergo verso Innsbruck, per esempio, viene descritta come un transito difficilissimo, tutto montuoso, fangoso e pietroso, su un percorso quasi a precipizio, con neve, pioggia e maltempo già agli inizi di novembre. I cavalli sprofondavano nella neve fino alle ginocchia e la via era resa ancora più pericolosa dai rischi del gelo[121]. Il corteo nuziale che avrebbe condotto Elisabetta Gonzaga dal suo sposo, Guidobaldo di Montefeltro, duca di Urbino, si mosse da Mantova il 1º febbraio 1488. Navigando sul Mincio, si riunì, alla confluenza con il Po, al corteo partito da Urbino per scortare la sposa. Già il primo giorno pioggia, freddo e nebbia gravarono sui viaggiatori. Seguirono altri nove giorni di rischi e patimenti su strade invase dall’acqua e dal fango, mentre la pioggia andava mutandosi in neve. Al contrario del proprio segretario, atterrito dalle spaventose condizioni del tempo e provato dalla fatica, Elisabetta continuò a mostrarsi allegra e noncurante[122].

Anche Beatrice d’Este era stata costretta a partire d’inverno, alla fine di dicembre, alla volta di Pavia, dove avrebbe incontrato il marito, Ludovico Sforza detto il Moro. Gli astrologi della corte milanese lo

avevano ritenuto un momento propizio per il viaggio. Nonostante la previsione, il viaggio fu terribile. Alla partenza da Ferrara la comitiva fu costretta a viaggiare in slitta fino all'imbarco nel porto di Francolino, tanto copiosa era la neve che ricopriva campi e strade. I nove giorni di viaggio a bordo del bucintoro si rivelarono una pena continua. Spesso intrappolata nell'acqua ghiacciata, l'imbarcazione doveva essere tirata da riva, con fatica e lentezza. Di giorno il vino si ghiacciava nei bicchieri, di notte pellicce e coperte non riuscivano a riparare dal gelo che si insinuava dalle finestre prive di imposte di legno. La sorella di Beatrice, Isabella, marchesa di Mantova, pregò la dama di compagnia di coricarsi insieme a lei, tanto era infreddolita e incapace di riscaldarsi[123].

Costretti talvolta ad incamminarsi prima dell'alba, i viaggiatori cavalcano al lume dei «doppieri» o delle torce, nelle brume gelate della notte che cede a poco a poco il passo al giorno. Agli occhi di Roberto da Sanseverino e dei suoi compagni, tormentati da un «teribillissimo freddo», un lunedì 8 gennaio, si presentò lo spettacolo delle lagune «d'acqua salsa» di Chioggia in gran parte gelate, che esalavano un respiro gelido e facevano apparire il paesaggio una grigia distesa uniforme[124].

Fra' Niccolò da Poggibonsi accolse come una benedizione l'offerta di ospitalità da parte di un confratello ferrarese nel suo viaggio di ritorno dalla

Terrasanta. Era sbarcato a Venezia e in barca aveva raggiunto Chioggia, poi Francolino, per montare su un carro, stanco e provato dalle fatiche, dalle paure e dalle tribolazioni della sua avventura, di cui avremo modo più avanti di seguire in dettaglio qualche episodio. Il sollievo e la gratitudine paiono palpabilmente venir fuori come in un sospiro nell'esclamazione: «E se mai io trovai luogo o frati o altra gente così caritativa, sì trovai in questa e benedetta e gentile città di Ferrara». «Ivi dimorai alcuno tempo a mio servigio e consolazione, imperò ch'io n'avevo grande bisogno, e, per la molta fatica durata, di riposarmi in luogo quieto»[125].

Nella stessa «e benedetta e gentile città» avevano invece trovato la morte due mercanti «oltremontani», per la precisione polacchi, uccisi in una taverna in cui avevano preso alloggio da due malfattori incontrati per caso, che volevano impadronirsi delle loro merci[126]. La cattiva fama delle osterie-albergo nel ferrarese si è cristallizzata anche nella tradizione letteraria delle novelle di Giovanni Sercambi. Ambientato al tempo del marchese Alberto d'Este, dunque negli ultimi decenni del Trecento, è il racconto di «uno ostieri nomato Rustico il quale con sua donna chiamata Bontura faceano uno albergo apresso a Ferrara in sul Po alla Torre della Fossa», una costruzione modesta, di paglia e di vincastri, addossata al canale, in cui si consumavano i reati più

efferati[127]. Ma la dubbia reputazione di questi luoghi non è appannaggio certamente della città di Ferrara: in un'ampia gamma di fonti esse appaiono, come già si è visto, spazi di promiscuità pericolosa in cui agiscono ladri occasionali e delinquenti di professione[128].

A tutti i viaggiatori (o quasi) è capitato prima o poi durante il cammino di trovarsi in difficoltà per l'alimentazione. Cibo scarso o mal cucinato o a caro prezzo nelle osterie, frugalissime refezioni nei pur ospitali cenobi religiosi, consumi ridotti a causa della scarsità delle provviste procurate, fino a ignobili e disgustosi alimenti nei casi di difficoltà e di più accentuata penuria. È una costante che accompagna comunque il viaggiare quella di dover mutare profondamente il regime alimentare e anche di venire a contatto con un sistema o con più di un sistema completamente diversi. Ricordiamo il «biscotto» «molto vecchio et pieno de vermi», l'acqua «guasta et marcida», il «vinazo remaniato [...] che puzava di rasa et pegola», di cui parla Roberto da Sanseverino[129], e ancora quel vino spesso, trovato fortunosamente in possesso di un marinaio, che quasi si sarebbe tagliato a fette con un coltello e che non si poteva bere se non come una medicina, chiudendosi il naso e ingoiandoci dietro qualche confetto dolce, ammesso di averne, tanto era l'odore e il sapore «fastidioso et straneo». O ancora le provvidenziali arance, che costituivano il carico commerciale

della cocca su cui viaggiava il Frescobaldi da Beirut a Venezia, e di cui purtroppo ci si dovette limitare a mangiare le foglie a mo' di insalata per placare l'arsura[130].

Incidenti e malattie rappresentano un'altra costante del viaggio. Si può essere vittime di una caduta, di febbri, spesso dovute ad acque o alimenti assunti, di ferimenti accidentali. L'elemento che più mette in difficoltà, in queste circostanze, indipendentemente dalla gravità del male, è proprio il trovarsi in cammino, in realtà spesso estranee se non ostili, lontani dalla propria abitazione, dalla famiglia. Anche se si viaggia in compagnia è difficile che gli amici o i conoscenti occasionali possano modificare l'itinerario e trattenersi presso l'ammalato; l'organizzazione lo impedisce, così come la necessità di proseguire entro una stagione determinata, entro un tempo scandito dai salvacondotti rilasciati per attraversare territori soggetti a diverse autorità, limitato da esigenze di lavoro e di ritorno nel luogo di residenza.

Bonaccorso Pitti racconta alcuni di questi imprevisti accaduti a lui personalmente o a qualcuno del suo gruppo. Tornando da Venezia a Firenze in compagnia del cugino Cione, per esempio, gli capitò di doverlo soccorrere per un banale incidente, fortunatamente privo di conseguenze, ma che richiese un intervento di assistenza abbastanza complesso. In prossimità

del passo appenninico lungo la strada che li riportava a casa, i due cugini erano scesi da cavallo a causa del freddo eccessivo. Camminando dietro la propria cavalcatura, Cione, per spronarla, l'aveva colpita con una scudisciata, ricevendone in cambio un calcio in testa che l'aveva lasciato tramortito a terra. Bonaccorso fu costretto a chiamare soccorso per farlo trasportare nel vicino paese di Firenzuola, da dove scrisse ai propri fratelli in Firenze, perché ne dessero, con discrezione, notizia alla madre. Costei inviò in aiuto del figlio il medico di fiducia e solo dopo un mese di convalescenza il malcapitato poté far ritorno a casa[131]. I disagi erano stati ridotti al minimo per la poca lontananza dalla famiglia e da una rete di conoscenze, ma lo stesso Bonaccorso era stato meno fortunato quando si era ammalato a Buda «di febbre e di due anguinaie grosse» e l'amico con cui viaggiava, Matteo Tinghi, lo aveva lasciato in casa di un suo fattore, con dodici ducati per il ritorno, nel caso fosse sopravvissuto. Il Pitti era rimasto sei settimane in fin di vita, sopra un saccone di paglia, senza alcun aiuto e senza che nessun medico lo visitasse[132].

Il maestro di scuola Venturino de Prioribus, una di quelle figure di studioso-docente che abbiamo visto caratterizzate da una spiccata propensione al movimento, racconta di essersi salvato miracolosamente, durante un viaggio, da una caduta che avrebbe dovuto ucciderlo. Nativo della Provenza, Venturino si era formato e aveva

compiuto la propria educazione a Savona, mantenendo contatti e proprietà nella terra d'origine, ma spostandosi anche nell'entroterra, ad Alba, per insegnare. Proprio la cura degli affari rendeva necessari periodici movimenti da parte del maestro, in momenti di sospensione della scuola o usufruendo di una speciale autorizzazione rilasciata dal consiglio comunale. Nel 1483, di ritorno da Grimaud, nel golfo di Saint Tropez, dove si era recato per raccogliere i censi delle sue terre provenzali, Venturino volle affrontare, nonostante la stanchezza e l'ora tarda, un tratto di cammino particolarmente accidentato sulla via del colle San Bernardino, in attraversamento delle Alpi Marittime, da Finale Ligure verso Alba. Mentre si inerpicava lungo gli elevati crinali delle Langhe cadde rovinosamente da una rupe scoscesa e sarebbe certamente morto se una robusta quercia non ne avesse frenato la caduta, permettendo ai suoi compagni di recuperarlo, sia pure a fatica, e di portarlo in salvo. La salvezza fu attribuita da Venturino a un miracolo della Madonna delle Grazie, che egli aveva invocato nel momento del pericolo e alla quale offrì in voto dei ceri non appena ritornato ad Alba[133].

Seguendo alcune delle tappe e delle disavventure di viaggio del prete Mariano da Siena ci si può ben rendere conto di come fosse a volte faticoso, malagevole e dannoso per la propria salute muoversi. Il 9 aprile del 1431, in stagione dunque

propizia, il nostro protagonista era partito in comitiva da Siena per la sua terza spedizione in Terrasanta, avendo acquisito, si presume, una certa esperienza e una conoscenza approfondita dei meccanismi del pellegrinaggio e delle strutture materiali del viaggio[134]. Ma i guai cominciarono subito. Percorse appena dodici miglia da Siena, a Buonconvento furono costretti a fermarsi perché la piena minacciosa del fiume, a dispetto del ponte che esisteva dal 1360 e che doveva assicurare il passaggio, sconsigliava di avventurarsi anche solo nelle vicinanze. Come se non fosse sufficiente un inconveniente, mentre continuava a piovere ed erano fermi a Buonconvento, Mariano fu assalito dal mal di stomaco al punto da prendere seriamente in considerazione l'idea di tornare indietro: «et la sera fummo a Buon Convento: e per lo fiume che era grosso non potemmo passare più oltre, che continuamente piobbe. Io stetti in Buon Convento pessimamente dello stomacho et fui per tornare adrieto».

Deciso poi di proseguire, il giorno seguente risalirono a cavallo e presero la direzione di Perugia cavalcando per diciotto miglia fino a Sarteano, «con molta acqua et con molto vento». «Eravamo molli per infino alla chamicia – scrive Mariano – io stetti malissimo». Dopo la sosta di un giorno per riprendersi dai malesseri partirono per Urbino e Rimini, lungo la strada che passava da Gubbio. Una strada pessima, luoghi inospitali, dove si trovava

da mangiare a «gran faticha», mentre un altro della compagnia, il pievano Pietro di Niccolò, accusava malori: «in sul vesparo fummo ad Agobbio et ine merendammo et poi ce n'andammo alle Tavernelle. Con gran faticha vi trovammo da cena. El piovano ste' molto male di corpo et di stomacho, et anco più dì. Sono da Perugia venticinque miglia di pessima via»[135].

Il 15 aprile arrivarono a Rimini per imbarcarsi sulla nave che doveva condurli a Ravenna e Venezia e qui cominciò il mal di mare che lo fece stare «peximamente»; in più, a bordo della galea, nonostante fosse «nuova», «buona e bella e grossa», lo spazio «presso alla chanova», riservato alla comitiva dei senesi, «era largo presso a uno braccio inansi meno che più et longo che apena» si potevano distendere e quando, durante il giorno, riuscivano qualche volta ad andare a poppa, anche lì stavano tutti pigiati a causa della ressa di gente che c'era.

Il 7 giugno ebbe inizio il viaggio di ritorno, con partenza dal porto di Giaffa e navigazione verso Cipro. Al primo scalo, sulla costa turca, riuscirono a malapena a rifornirsi di acqua e legna, e tuttavia, benché sulla nave fosse loro «manchato ogni chosa» e avessero bevuto «aqua puzolente, fradicia et verminosa», non videro l'ora di ripartire. La ragione è che «in un pozo d'aqua secco et ancho su per l'isola» avevano trovato parecchi uomini squartati e il fatto non deponeva sicuramente a

favore dell'ospitalità della gente del luogo[136]. Ripreso il viaggio, Mariano si lamenta di avere «continuamente grande male di stomacho» e di non avere «chosa che buona fusse». Quando il 29 dello stesso mese attraccarono a Methoni per approvvigionarsi erano ridotti alla disperazione, senza carne, con «pane fracido» e con «aqua fracida et verminosa». Pur con «molte tempeste et venti contrarii» il 5 luglio presero terra a Corfù, per ripartire pochi giorni dopo, il 9, e stare ancora per poco fortunatamente in mare. Quando però arrivarono finalmente in vista di capo d'Otranto e cominciavano già a intravedere la sicurezza di un porto, non solo furono sul punto di fare naufragio per lo squarcio che lacerò da cima a fondo la grande vela, ma l'approdo venne loro negato per il sospetto che si trattasse di una nave infetta, che veniva da «terra di morìa». «Denci el bando – ricorda il nostro viaggiatore – stemmo tutta la notte volteggiando con grande fortuna et pericholi di corsari»[137].

Non c'è da stupirsi che alla fine del suo viaggio Mariano abbia scritto parole che suonano un po' come considerazioni conclusive e sintetica definizione di cosa potesse significare viaggiare ai suoi tempi e di quanto diverso fosse da un piacevole intrattenimento. «Et sia certo che tucti gli affanni et disagi del mare, del mangiare et del bere cioè aque putride e verminose, vini, Dio lo sa come facti, bischotto da marinari, mali di stomacho

intollerabili, che continuamente allo andare et al tornare n'ebi grandissima passione»[138].

Il ricordo che rimane delle lunghe traversate per mare è invariabilmente penoso. Se si è fortunati si scampa a una sola tempesta, altrimenti è quasi un continuo vagare di qua e di là sbattuti da venti e onde o un arrestarsi d'improvviso immobili con la bonaccia che appesantisce le vele. A bordo scomodità, ristrettezza di spazi, penuria di viveri, affollamento di persone si sommano alla ruvidezza ostile dei marinai, alla tirannia dei comandanti, agli incidenti di ogni giorno che aumentano inquietudine e smarrimento, al mal di mare che il dondolio incessante provoca quasi in tutti. «E istemo in detto viaggio circa di XLII dì che mai in terra non mettemo piede ne' porto pigliamo. Avemo molti venti contrari e gran disagio in detto viaggio patimo; e la detta cocca in su ch'eravamo faceva molta acqua, per modo che, da due bande continovo, dì e notte, con due bigonce grandi non si facea altro che attignere acqua», confessa il fiorentino Giorgio Gucci che pure era imbarcato sopra una cocca veneziana in buone condizioni[139]. La forza del vento sorprendeva anche le navi all'ancora nei porti. Allora le pesanti cocche o le agili galere si tendevano sull'acqua quasi volessero strapparsi alle funi che le tenevano avvinte e nello sforzo scricchiolavano i legni, gemevano le sartie dell'albero maestro, facendo temere che la nave prima o poi si sarebbe aperta in mille pezzi e

facendo desiderare ai marinai di poter affrontare la violenza della bufera in mare aperto, manovrando e remando, sfuggendo e offrendosi meno indifesi ai colpi del mare[140]. E i passeggeri a bordo stavano in «tanta afflizione che nello inferno non si potrebbe avere di più, sempre essendo la cocca combattuta da' venti per costa sicché ora andava l'una costa in aria e l'altra a terra sì cambiandosi l'una giù e l'altra su, sanza aver mai punto di requia o riposo»[141].

Più grande e più nuova era la nave maggiori probabilità si avevano ovviamente di uscire indenni dai fortunali e di non patire disagi oltre misura. Ma poiché i passaggi sulle migliori erano anche i più costosi la gente comune doveva ripiegare spesso su economiche ma inaffidabili imbarcazioni. Lo testimoniano le diverse conseguenze che la medesima tempesta provocò su due galee di stazza e stato assai differente. L'una, «nuova e grande, pareva si facesse beffe del mare», l'altra, «carica di pellegrini che venieno dal Sepolcro, poiché era vecchia, aperse e affogoronne circa dugento». I passeggeri di quest'ultima erano «tutti povera gente», che «per pagare poco nolo si missono in su sì cattivo legno, come aviene le più volte che le male derrate sono de' poveri uomini»[142]. Povertà e speculazione si univano ai capricci della natura, alla mancanza di un'efficace strumentazione di bordo ed anche alla relativa

fragilità delle imbarcazioni nel rendere il viaggio per mare un'avventura comunque rischiosa.

Le grandi navi colpite dalla tempesta si piegano ora su un fianco ora sull'altro, sembrano incapaci di sostenersi, come un infermo che vacilli, inabile nel reggersi in piedi. Nelle sere scure in cui il mare si solleva e raffiche di pioggia spazzano il ponte, i tuoni annunciano l'arrivo della mano poderosa di un gigante che ammucchia alla rinfusa i carichi di bordo, rotola con fragore botti d'acqua e di vino, frantuma il vasellame e si accanisce contro passeggeri e marinai colpendoli con le masserizie e le stoviglie, mandandoli distesi a terra e sospingendoli da una parte all'altra della nave martoriata[143]. All'indomani, quando l'alba sorgeva su un mare finalmente «rabonacciato», «guardava l'uno l'altro» come se fossero «smemorati» e la gratitudine spingeva talvolta i passeggeri più importanti a ringraziare i marinai con qualche dono e un pranzo per essersi prodigati nella salvezza di tutti e per aver compiuto fatiche inimmaginabili a rischio anche della vita[144].

Fra tempeste, pirati incontrati in mare e briganti in terra, il viaggio trecentesco di frate Niccolò da Poggibonsi sembra essersi svolto all'insegna della persecuzione, come se per un disegno preordinato qualcuno si accanisse contro di lui, avendo deciso di concentrare lungo il suo cammino tutte le disgrazie possibili. Tanto da far sospettare che il racconto abbia più il carattere di una rassegna

tipologica di eventi probabili anziché di incidenti realmente accaduti. Anche il tono e la vivacità colorita di certe descrizioni alimentano un'impressione di composizione letteraria e di ricostruzione fantastica. Se non fosse per quelle poche e semplici righe finali, a conclusione dell'impresa, quell'annunciare pianamente che di sette frati che ha avuto per compagnia «tutti per lo cammino sono morti, salvo che uno», quel consegnare alla memoria un tributo così pesante di vittime da far scivolar via la patina un po' romanzesca del suo narrare[145].

Non per tutti, si è visto, il mattino sorgeva su una giornata di navigazione finalmente tranquilla. Il racconto del naufragio del veneziano Pietro Querini è il resoconto minuzioso di settimane trascorse sul mare, prima di perdere definitivamente la nave, in balia delle onde, del maltempo, dei venti, della mancanza del vento, che rendevano comunque il mezzo ingovernabile[146]. Il Querini aveva deciso di tentare la fortuna investendo gran parte del suo patrimonio, se non tutto, in una nave e nel suo carico di vini greci pregiati, legni odorosi e spezie, che da Candia intendeva far giungere, lungo la rotta atlantica, in Fiandra. Fin dal momento della partenza, effettuato il carico, era sembrato che cattivi auspici incombessero sulla spedizione. Il figlio maggiore, che il mercante aveva deciso di condurre con sé nell'avventura, era morto all'improvviso. Nonostante il dolore e la «grande

amaritudine» del suo comandante, il 25 aprile del 1431 la grande cocca aveva preso il mare in direzione di ponente. Per un'errata manovra del pilota, appena superato lo stretto di Gibilterra, avevano toccato uno scoglio affiorante, con gravi conseguenze per lo scafo, tanto che avevano dovuto tirarlo in secco e farlo riparare a Cadice, in terra di Spagna. Il ritardo, imprevisto, fu di venticinque giorni e a questo si aggiunse la notizia che Genova era di nuovo in guerra con Venezia, il che costrinse Pietro Querini ad aumentare fino al numero di 68 gli armati di scorta e ad allontanarsi il più possibile dal capo di San Vicente per non incontrare le navi nemiche che erano annunciate in gran numero[147]. La circumnavigazione a distanza del capo, in mare aperto, li fece deviare dalla rotta. I venti si impadronirono dell'imbarcazione e la fecero volteggiare per quarantacinque giorni verso le Canarie, «luoghi incogniti e spaventosi a tutti i marinari, massimamente delle parti nostre»[148].

Il cambiamento di direzione sottrasse tempo prezioso e quando giunsero a Lisbona, dove furono costretti a un'ulteriore sosta per danneggiamento dello scafo, era già il 29 agosto. Furono in grado di ripartire il 14 settembre, ma solo per andare incontro di nuovo a venti sfavorevoli che li tennero in mare fino al 26 ottobre. A quella data gettarono l'ancora nel porto di Muros per visitare il santuario di Santiago. Nonostante il fortissimo ritardo sui

tempi previsti e le innumerevoli avversità o forse proprio a causa di queste, non seppero rinunciare alla preghiera sulla tomba del santo, benché la sosta e il cammino nell'entroterra prendessero ancora due giorni. Alla fine di ottobre dunque non avevano ancora lasciato la costa spagnola e stavano avvicinandosi a una stagione poco favorevole ai viaggi, ma ormai era caduta ogni remora alle navigazioni invernali, cosicché la cocca veneziana doppiò il capo Finisterre ed entrò in piena navigazione oceanica nell'Atlantico. Da quel momento gli incidenti si sommano all'inclemenza del tempo: progressivamente la nave perse ogni possibilità di essere governata e i suoi occupanti smarrirono ogni capacità di orientamento, sfiniti dalla fatica, dalle privazioni, dal freddo, in un mare decembrino in cui la furia del vento gonfiava onde alte più di una muraglia, fino al naufragio lungo le coste norvegesi che mai avrebbero creduto di aver raggiunto, convinti come erano di essere prossimi alle terre dell'isola di Irlanda. Pochi scamparono, laceri, affamati, assetati, coperti di pidocchi, a quell'ultima prova, l'approdo sopra un isolotto che era poco più di uno scoglio, coperto di neve, con l'imbarcazione di salvataggio che li aveva condotti lontani dalla cocca piena di squarci, senza più vele e senza più timone, ormai morente[149].

I mercanti correvano rischi non solo per l'incolumità della propria persona ma anche per la salvezza delle proprie merci. Carichi nei quali si era

investito il capitale di tutta un'esistenza di lavoro e di guadagni talvolta colavano a picco con le navi o erano dispersi o catturati dai pirati o requisiti dai corsari in legali e organizzate guerre di corsa. Queste ultime erano regolate da trattative anche negli strascichi di rappresaglia, che si applicavano in qualunque luogo e in ogni circostanza di guerra dichiarata. All'indomani dell'inizio della guerra detta degli «Otto Santi» tra Firenze e il governo pontificio, Gregorio XI dette ordine di imprigionare tutti i fiorentini, presenti entro i confini dello Stato, dopo averne requisito i libri contabili e le mercanzie[150]. Editti di rappresaglia potevano essere banditi, del resto, anche in tempo di pace per qualche imprudenza commessa da un mercante, che aveva così coinvolto nel proprio reato o nell'offesa tutti i concittadini. Molte lettere mercantili raccontano dei disagi e delle perdite subite in questo modo. Nel periodo 1382-1402, di guerra aperta fra lo Stato di Milano e quello di Firenze, si teneva in Porto Pisano una veloce nave da guerra su richiesta di Giangaleazzo Visconti «per rubare la roba de' fiorentini»[151]. Una nave carica di grano viene catturata da corsari al comando di un genovese e ancora un mercante fiorentino, che aveva tentato di veleggiare da Portofino a Pisa, alle bocche dell'Arno si era scontrato con due navi armate, forse al soldo del nemico. Persino l'itinerario terrestre, da Pisa a Firenze e da Pisa a Lucca, si era rivelato malsicuro, «per alcuni che vi sono stati presi, rubati e morti».

Inutilmente, in questi casi, la roba più pregiata veniva nascosta, come cintole d'argento e gemme in focacce di marzapane, perché gli interi carichi venivano portati via e andavano a soddisfare le pretese degli addetti alla guerra di corsa.

Nel caso di galee destinate al trasporto dei pellegrini qualche volta sia i viaggiatori sia i loro beni potevano essere risparmiati. La nave su cui era imbarcato Mariano da Siena durante il suo primo viaggio in Terrasanta, allontanatasi dalla costa turca per dirigersi a Rodi, fu presa dai catalani e poi rilasciata senza danni «per amor de' pellegrini». Invece, dopo averla fermata presso Candia, i genovesi l'avevano tenuta tre giorni e praticamente disarmata e svuotata, togliendo «la barcha servigiale [...] et la metà delle bombarde, la metà della polvere da bombarde, la metà delle balestre, la metà del sartame», oltre a cinquanta botti «di malvagia et molta altra robba»; solo «per amore de' peregrini, no.lle fecero peggio»[152].

Il Gran Maestro di Rodi, nel 1470, mise in mare, per la guerra di corsa contro i turchi, una potente nave carica di truppe, di bombarde e di altre armi; a bordo alcuni gentiluomini, fra cui lo stesso nipote del Maestro, il gran Priore di tutta la Puglia. La nave aveva il compito di approvvigionarsi di frumento nel territorio pugliese; doveva perciò essere bene armata per difendersi da pirati e aggressori, e contemporaneamente era incaricata di attaccare turchi e infedeli nel caso li avesse incontrati[153].

Cosa ben diversa era la pirateria e l'attività dei pirati, contro i quali si svolgeva, senza particolare efficacia, un'intensa azione repressiva. Ma ogni insenatura naturale, ogni isolotto disabitato potevano costituire il rifugio per le piccole, veloci e bene armate imbarcazioni dei pirati. In tutto il Mediterraneo si fronteggiavano pirati cristiani e musulmani. Avvicinarsi troppo alle coste per cercare protezione dal mare grosso e dai venti significava spesso correre il rischio di venire catturati: perennemente in agguato, le imbarcazioni dei predoni si staccavano veloci da terra per catturare qualche naviglio in difficoltà o attendevano nascosti in qualche anfratto che si incagliasse senza più possibilità di manovra. L'Asinara era tristemente nota per i due porti che ospitavano pirati dediti alla cattura delle navi in alto mare[154] come le coste berbere erano temute per i venti che quasi trascinavano a riva, dove, ben appostati, i «mori» catturavano le loro prede. Il sequestro da parte di pirati cristiani voleva dire la perdita di tutti i beni e spesso anche il pagamento di un riscatto personale, ma finire nelle mani dei pirati saraceni significava quasi sempre essere condotti al mercato degli schiavi e perdere in modo irrimediabile la libertà. Le ricerche dei parenti erano lunghe, penose e difficili, e le proposte di riscatto, talora tardive, rimanevano spesso inascoltate.

Una volta che un socio ad Avignone del mercante di Prato Francesco di Marco Datini era stato catturato dai pirati corsi, venne riscattato insieme alle merci che erano a bordo in base al pagamento di due soldi per ogni libbra di peso, versati per metà dal capitano della nave sulla quale stava viaggiando e per l'altra metà dalla compagnia. Mentre il sequestro alla foce del Rodano da parte di pirati genovesi di un'imbarcazione che trasportava anche la moglie e tre bambini del maestro Naddino da Prato, medico del papa, si risolse nel furto di tutta la mercanzia e degli attrezzi. Lasciati senza gioielli e senza denaro anche le donne e i bambini furono costretti a sbarcare e a fare a piedi il resto del viaggio. Ma peggiore destino era toccato a un giovane toscano, Iacopo di Giovanni Franceschi, preso al largo della costa africana e caduto in potere «de lo peggiore cane di Barbaria», che supplicava invano tutti i mercanti cristiani di Maiorca di pagare il suo riscatto. Un altro giovane, Neri di ser Lodovico, partito da Firenze per fare lo scrivano, venne catturato dai «mori» e venduto sul mercato di Tunisi. Dieci anni dopo l'inizio della sua prigionia non era ancora stato possibile liberarlo[155]. C'è da dire che le stesse attenzioni erano riservate dai cristiani alla gente di fede musulmana.

In mare aperto qualche volta si potevano eludere gli attacchi dei pirati. Le galee dei pellegrini e le cocche mercantili si scambiavano notizie sulla

presenza di predoni, sulla sicurezza del tratto di mare che stavano per attraversare. Avvisati della presenza di due «galee armate ch'andavano scorrendo e rubando ogni nave che trovavano», i marinai veneziani in viaggio in Adriatico si diressero verso le coste della Grecia e si fermarono in un porto di Morea fintanto che non seppero «novelle come questi scorridori erano partiti»[156]. Una nave di grossa stazza e bene equipaggiata poteva anche affrontare la battaglia, ma talvolta valeva più l'astuzia che lo scontro armato. Avvistate due galee armate che si dirigevano alla loro volta, il capitano di una pacifica imbarcazione di mercanti e pellegrini si preparò alla difesa ordinando di aprire la «camera dell'arme» e armare tutti gli uomini, mandando marinai nelle coffe sull'albero maestro per l'avvistamento, facendo disporre grosse pietre da lancio e dividendo la gente in otto squadre ben organizzate, ciascuna al proprio posto. Scesa nel frattempo la notte, alla luce della luna, una barca venne inviata a spiare gli aggressori e a confermarne la presenza ostile. Avuta l'assicurazione, il capitano riunì tutti i trombettieri, i suonatori di tamburi e pifferi e a costoro ingiunse di produrre uno strepito così forte da far pensare a un esercito di migliaia di cavalieri. Così si ebbe solo una scaramuccia di lanci di pietre e di balestre mentre le navi si sfioravano, essendo gli aggressori dubbiosi circa l'effettiva consistenza delle truppe a bordo della nave presa di mira[157].

Il profilarsi all'orizzonte di una vela, di una sagoma suscitava un'immediata sensazione di allarme. Lo sguardo dei marinai si fissava con apprensione sulle linee in movimento nello sforzo di individuare un particolare, un segno che valessero a identificare il tipo di imbarcazione, magari la nazione di appartenenza, almeno le intenzioni e la capacità aggressiva. Ci si preparava alla difesa ostentando una baldanza e una potenza guerresca che spesso si era ben lontano dall'avere. Ma l'irruenza, la furia, le grida, la decisione con cui si indirizzava la nave allo scontro riuscivano a volte nell'intento di spaventare i nemici, inducendoli a desistere dall'attacco e a cercare prede meno bellicose.

Vale la pena di seguire nelle parole di fra' Niccolò uno di questi incontri in mare:

> e noi vedemo venire inverso noi di Barberia un legno armato molto lungo, che si chiama panfano; e venia con vela piena ad orza inverso noi, e subito tutti noi fummo ad arme vestire e collare in sulle gabbie degli albori, per combattere, cose assai per quelli che stavano lassù, e ancora pietre infinite e la camera dell'arme tutta fuori. Io non credea che in uno castello avesse tanta armadura quanta viddi in quella nave così subito; e per fare tosto, l'uno porgeva corazze, e l'altro barbute e altri balestre e lance assai, però che quella mala gente veniva verso noi forte. Quando fummo presso, el padrone disse a quegli che teneva il timone della nave: «Tieni ben forte e non gli cansare, ma percuotegli forte sicuramente, ché la nostra nave si è nuova e più forte della loro, sì che per ventura tu schianterai il loro panfano». E così, correndogli addosso e balestrando, che non aspettavano i colpi, subito quelli malvagi del panfano si schiforno il

> colpo e incominciorono ad accennare e a dire com'egli erano amici [...] E così gli passamo[158].

Nelle belle immagini suscitate dal racconto, che sembrano far rivivere l'urgenza di armarsi, la decisione di non fuggire ma al contrario di speronare gli avversari, la vista della nave nemica che si defila fingendo un atteggiamento amichevole, lo stato d'animo del narratore è di piglio risoluto e combattivo, benché, non si può fare a meno di ricordarlo, si tratti di un pio religioso in pellegrinaggio devoto.

Dagli inizi del Trecento il governo veneziano aveva cominciato a far pattugliare regolarmente le acque del suo golfo. Venezia non era la sola potenza marittima a effettuare un controllo e un servizio di sicurezza e di protezione per le navi indifese o vulnerabili, né del resto la perlustrazione delle sue navi si limitava all'Adriatico. Tre unità bene armate ed equipaggiate uscivano ogni anno all'inizio della primavera e facevano ritorno alla fine dell'autunno. Per circa sei mesi incrociavano in una zona che diventava progressivamente più vasta e che si allargava ben al di là del canale d'Otranto che costituiva l'imboccatura naturale del golfo di Venezia, come era comunemente conosciuto e definito l'Adriatico[159].

I pirati in mare, i briganti lungo le vie rendono difficile il cammino di tutti coloro che si muovono pacificamente e che non hanno una scorta armata o l'hanno insufficiente. «Malandrini et ladronciegli»

si annidano nelle selve, nei passi «scuriximi», nei luoghi più lontani dal controllo del potere e più solitari. Alcune zone di pericolo sono famose: sotto il bosco del lago di Nemi, nel Lazio, è conosciuta con il nome di «Capanna di Tiberio» una larga distesa boschiva «molto pericholosa da' ladroni»[160]; le aree più impervie del Meridione peninsulare e della Sicilia sono comunemente note come ricettacolo di fuorilegge e tante altre sono ricordate con continuità nel tempo. Secondo il cronista inglese Guglielmo di Malmesbury, a metà dell'XI secolo le strade italiane sarebbero state così infestate di briganti da far desistere i fedeli da ogni intenzione di pellegrinaggio a Roma. Nugoli di ladri assalivano i viandanti non concedendo scampo a meno che non fossero muniti di un'agguerrita scorta[161]. Ma le contrade inglesi non avevano certo niente da invidiare a quelle della penisola italiana e neppure alle fitte boscaglie della Francia, della Germania e della Spagna, insomma dell'Europa intera. Nel 1248, poco prima di Pasqua, due mercanti brabantini che erano stati derubati nella gola di Alton chiesero udienza al re d'Inghilterra Enrico III stanziato con la sua corte a Winchester e reclamarono giustizia, un po' domandando e un po' minacciando di confisca le proprietà dei mercanti inglesi in Brabante. Fra i ladri avevano riconosciuto persino gentiluomini di corte. Nell'ultimo ventennio del XII secolo un'associazione di volontari nata in Francia nella zona di Le Puy si diede a ripulire le foreste dalla

presenza dei briganti; il movimento degli incappucciati, così detto per il cappuccio bianco che dovevano indossare, si estese ben presto alle regioni vicine, al Berry, alla Linguadoca, alla Guascogna, alla Provenza, all'Alvernia, riportando notevoli successi. La consuetudine con le armi e con una vita al di fuori della legge, anzi sopra la legge, indusse parecchi di loro a trasformarsi da giustizieri in predatori, eleggendo a bersaglio i ricchi, nobili, borghesi o prelati che fossero[162].

Non c'è quasi selva che non nasconda i suoi briganti o una leggenda che incuta uguale timore nei viandanti. Ma i ladroni da strada sono una costante anche al di fuori dei nascondigli naturali offerti dalle selve ombrose. Il potere politico li colpisce con severità e con punizioni esemplari che li trascinano alla ribalta. Nessuno riesce però nel compito impossibile di eliminarli del tutto dalle vie. A questi briganti famosi si affiancano malandrini più modesti, rapinatori occasionali, ladri improvvisati per qualche congiuntura sfavorevole[163]. Assai gustoso è ancora una volta, in merito ai brutti incontri di questo genere, il racconto di frate Niccolò, che sembra veramente aver condensato in un unico viaggio tutte le disgrazie possibili[164]. L'episodio si svolge durante il ritorno dalla Terrasanta, in qualche località sconosciuta della «Schiavonia», sulla via per raggiungere l'Istria. Un casolare mezzo diroccato ospita sei malfattori che aggrediscono i pellegrini,

li spogliano dei denari e li prendono prigionieri, forse con la prospettiva di un riscatto. Condotti in una piccola radura in mezzo a un bosco sono tenuti legati per passare la notte. Fra tutti, solo Niccolò, ingannando il suo carceriere, riesce a liberarsi e tenta la fuga, ma i rumori notturni del bosco lo terrorizzano. «Io non avevo capello in testa che non mi si arricciasse», confessa disperato e, legatosi sopra un albero col suo cordone per paura di cadere, si appresta ad attendere poco discosto dal luogo della prigionia un'alba che sembra non arrivare mai («aspetta e rispetta el dì non appariva»). Solo la luce del giorno gli restituirà la capacità di movimento necessaria a raggiungere un villaggio, in cui gente caritatevole si preoccuperà di rifocillarlo e accompagnarlo fino a toccare nuovamente il mare e poi la sua meta, Parenzo.

Non è solo il viaggio per mare o lungo gli itinerari terrestri meno vigilati a presentare rischi per l'incolumità fisica del viandante. C'è un percorso in particolare che agli occhi del viaggiatore occidentale presenta i connotati della terribilità grandiosa, qualcosa che atterrisce e nello stesso tempo attrae come una forza misteriosa in grado di ammaliare e di distruggere: è il cammino nel deserto. La traversata nelle distese aride e sabbiose sembra davvero riassumere in sé tutti i disagi, le fatiche, le paure, le calamità e i pericoli fin qui delineati. La minaccia continua e sempre

incombente dei predoni è in quei luoghi ancora più spaventosa. Gli arabi selvaggi, «nudi come bestie», sparsi per il deserto, si attaccano a tutto quello che trovano, spogliano i viaggiatori dei loro cammelli, delle provviste, delle bevande e di tutti i loro beni. Derubati dei viveri e dell'acqua i viandanti stranieri nel deserto muoiono; meglio varrebbe essere uccisi subito, perché l'acqua si trova a intervalli lunghi di cammino e solo un arabo abitante delle infinite solitudini è capace di trovarla nelle valli nascoste e separate dalla pista. Là, come in quasi tutto l'Oriente, l'ardore del sole è così intenso e i suoi raggi così brucianti che l'uomo delle contrade d'Occidente non potrebbe sopportarlo se non si levasse un soffio di vento. Un vento caldo, come l'alitare di una fiamma, che asciuga l'acqua dagli otri, dai vasi, dalle anfore. Le notti sono umide e fredde, una rugiada scende dal cielo come pioggia e inzuppa i pellegrini stesi a riposare. Caldo, freddo, sete, predoni da cui non ci si salva, serpenti velenosi, e un elemento infido e subdolo: la sabbia. Come il mare, i cui flutti sono condotti da un luogo all'altro, così le sabbie sono trasportate dal vento di posto in posto e ingrossano, formano montagne e colline sotto cui è facile rimanere soffocati. Tempeste di sabbia che sconvolgono il paesaggio, spazzano dune e rilievi, modellano altre alture, travolgono nel cammino chi passa, lo lasciano atterrito a contemplare lo spettacolo di un mondo che una divinità beffarda sembra essersi divertita a mutare dalle fondamenta come uno scenario[165].

[1] Roberto da Sanseverino, *Viaggio in Terra Santa fatto e descritto da Roberto da San Severino*, a cura di G. Maruffi, Bologna, Romagnoli, 1888, p. 326 (rist. anast. Forni, 1969). Cfr. anche l'edizione più recente: Roberto da Sanseverino, *Felice et divoto ad Terrasancta viagio facto da Roberto de Sancto Severino (1458-1459)*, a cura di M. Cavaglià e A. Rossebastiano, Alessandria, Edizioni dell'Orso, 1999.

[2] *Sanctissimo Peregrinaggio*, cit., p. 55.

[3] Roberto da Sanseverino, *Viaggio in Terra Santa*, cit., p. 326 e pp. 7-8. Sul viaggio del Sanseverino cfr. R.J. Mitchell, *The Spring Voyage. The Jerusalem Pilgrimage in 1458*, London, Readers Union J. Murray, 1965. Anche il fiorentino Lionardo Frescobaldi, che compì il suo viaggio nel 1384-85, era stato accompagnato «gran pezzo verso la Scarperia» da amici, parenti, alcuni dei figli e la moglie «gravida»: cfr. Bartolini e Cardini, *Nel nome di Dio*, cit., p. 126 e quanto detto al capitolo precedente.

[4] Bartolini e Cardini, *Nel nome di Dio*, cit., pp. 130, 182-183, 153.

[5] J. Richard, *La Mediterranée et ses relations avec son arrière-pays oriental (XI-XV siècles)*, in *Navigazioni mediterranee*, cit., pp. 265-299, ma è utile la consultazione di tutto il volume. Si vedano anche: Chaunu, *L'espansione europea*, cit. e M. Tangheroni e L. Di Nero, *Commercio e navigazione nel Mediterraneo medievale*, Roma-Bari, Laterza, 1978.

[6] Heers, *Il commercio nel Mediterraneo*, cit. Sulle singole realtà delle più importanti marinerie si possono consultare, in generale: É. Crouzet Pavan, *Venise triomphante. Les horizons d'un mythe*, Paris, Albin Michel, 2004 (I ed. 1999); Lane, *Le navi di Venezia*, cit.; Id., *Storia di Venezia*, trad. it. Torino, Einaudi, 1978 (ed. orig. 1973); G. Luzzatto, *Storia economica di Venezia dal secolo XI al XVI*, Venezia, Centro internaz. delle arti e del costume, 1961; *Venezia centro di mediazione tra oriente e occidente. Secoli XV-XVI, aspetti e problemi*, a cura di H.G. Beck, M. Manoussacas e A. Pertusi, Firenze, Olschki, 1977; *Venezia e il Levante fino al secolo XIV*, a cura di A. Pertusi, Firenze, Olschki, 1973; *Venezia e l'Oriente*, a cura di L. Lanciotti, Firenze, Olschki, 1987; F. Surdich, *Genova e Venezia fra Tre e Quattrocento*, Genova, Bozzi, 1970; Kedar, *Mercanti in crisi*, cit.; J. Heers, *Gênes au XV siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris, Sevpen, 1961; G. Airaldi, *Studi e documenti su Genova e l'Oltremare*, Genova, Istituto di paleografia e

storia medioevale, 1974; Id., *Le repubbliche marinare e l'espansione mediterranea di Genova e Venezia*, in *La Storia*, cit., pp. 227-243; Balletto, *Genova*, cit.; *La penisola italiana e il mare*, a cura di T. Fanfani (Atti del convegno del 1991), Napoli, Esi, 1993; M. Del Treppo, *L'espansione catalano-aragonese nel Mediterraneo*, in *Nuove Questioni di storia medioevale*, Milano, Marzorati, 1964, pp. 259-300 e, dello stesso autore, *I mercanti catalani e l'espansione della corona aragonese nel secolo XV*, Napoli, Seminario di storia medioevale e moderna, 1972 (II ed.).

[7] R. Greci, *Itinerari commerciali e geografia della produzione*, in *La Storia*, cit., pp. 177-206, qui 185-188 e 188-191. Cfr. anche *La navigazione nell'alto medioevo*, Spoleto, Cisam, 1979; *Trasporti e sviluppo economico, secoli XIII-XVIII* (Atti della V Settimana di studio dell'Istituto Internazionale di Storia economica «Francesco Datini» di Prato), 1973; M. Nice Boyer, *Roads and Rivers: Their use and disuse in late medieval France*, in «Medievalia et Humanistica», XVIII, 1960; P. Racine, *Poteri medievali e percorsi fluviali nell'Italia padana*, in «Quaderni Storici», 61, 1, 1986, pp. 9-32.

[8] Sulle caratteristiche e l'evoluzione dei mezzi e delle tecniche di navigazione la bibliografia specifica è vastissima; si indicano qui solo alcuni contributi utili anche per ulteriori rinvii: la serie degli Atti dei Colloques d'histoire maritime, iniziati nel 1956 sotto la direzione di M. Mollat (I volume edito a Parigi nel 1957); Lane, *Le navi di Venezia*, cit.; Id., *Progrès technologique et productivité dans les transports maritimes de la fin du Moyen Âge au début des temps modernes*, in «Revue historique», XCVIII, 1974, pp. 277-302; A.C. Leighton, *Transport and Communication in Early Medieval Europe, a.d. 500-1100*, Newton Abbot, David and Charles, 1973; Melis, *I trasporti*, cit; M. Tangheroni, *Trasporti navali e commercio marittimo nell'Italia del Quattrocento*, in «Revista d'Historia medieval», 3, 1992, pp. 27-53, anche in *La penisola italiana*, cit., pp. 31-56; M. Tangheroni e L. Galoppini, *Navigare nel Medioevo*, in «Storia Dossier», n. 27, 1989.

[9] Tangheroni, *Trasporti navali*, cit., pp. 30-32.

[10] Melis, *I trasporti*, cit., pp. 3-76, anche per le notizie che seguono; l'antica unità di misura della botte equivaleva a 0,75 tonnellate. Per ogni dieci botti in genere si aveva un uomo di equipaggio, ma a seconda dell'impiego il numero di persone imbarcate poteva aumentare.

[11] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., pp. 52-55: secondo Adorno, servirsi di un'imbarcazione più piccola è consigliabile soprattutto

d'inverno, quando, a causa dei venti violenti e delle tempeste, la prudenza suggerisce una navigazione sotto costa.

[12] Lane, *Le navi di Venezia*, cit., p. 56.

[13] S. Collodo, *La geografia politica europea nelle fonti veneziane del XIV-XV secolo*, in *Europa e Mediterraneo tra Medioevo e prima età moderna: l'osservatorio italiano* (Atti del convegno, San Miniato, 2-7 ottobre 1990), Pisa, Pacini, 1992, pp. 61-87, qui pp. 64-67 e 69. Tra il 1319 e il 1323 i rapporti veneto-inglesi subirono una vera e propria interruzione, scrive la Collodo, a causa di una violenta zuffa scoppiata nel porto di Southampton tra gli equipaggi delle navi veneziane e uomini della locale comunità dell'isola di Wight. Cfr. anche R. Cessi, *Le relazioni commerciali tra Venezia e le Fiandre nel secolo XIV*, in Id., *Politica ed economia di Venezia nel Trecento*, Roma, Edizioni di Storia e letteratura, 1952, pp. 73-94; G. Luzzatto, *Studi di storia economica veneziana*, Padova, Cedam, 1954.

[14] Dini, *Produzioni*, cit., pp. 115, 121; Melis, *I trasporti*, cit., p. 90 e nota 28. I viaggi erano così frequenti che nel periodo 1391-1410 e solo sulla base della documentazione datiniana, il Melis ha potuto contarne 542 fra Mediterraneo e Bruges, svolti da 272 navi di diversa nazionalità.

[15] Lane, *Le navi di Venezia*, cit., p. 62.

[16] Franceschi, *Famille et travail*, cit., p. 110. L'autore è Philippe de Commines (o Commynes), vissuto fra il 1447 e il 1511: Philippe de Commines, *Mémoires*, ed. par E. Dupont, Paris, 1843, pp. 408-409. Cfr. anche l'edizione a cura di M.C. Daviso di Charvensod, *Memorie*, Torino, Einaudi, 1960.

[17] Cfr., anche per quanto segue, Chiappa Mauri, *Il commercio*, cit., pp. 580-584, 588-595 e 602-604.

[18] *Ibidem*, p. 604. Sull'argomento cfr. anche R. Doehaerd, *Les galères génoises dans la Manche et la Mer du Nord à la fin du XIII et au début du XIV siècle*, in «Bulletin de l'Institut historique belge de Rome», XIX, 1938; L. Liagre De Sturler, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont, d'après les archives notariales génoises (1320-1400)*, Bruxelles-Roma, Istituto Storico belga di Roma, 1969.

[19] Melis, *I trasporti*, cit., pp. 69-70 e 123-124.

[20] *La navigazione mediterranea nell'Alto Medioevo*, cit.; *Le genti del mar Mediterraneo*, Napoli, Pironti, 1981; Chaunu, *L'espansione europea*,

cit.; C. Manca, *Aspetti dell'espansione economica catalano-aragonese nel Mediterraneo. Il commercio internazionale del sale*, Milano, Giuffrè, 1966.

[21] Lo ha fatto Melis, *I trasporti*, cit., p. 114.

[22] Costoro erano addetti, con l'autorizzazione più o meno palese del proprio stato, alla guerra di corsa, attuata con navi particolarmente attrezzate ed equipaggiate, per paralizzare il traffico marittimo dei paesi con cui si era in guerra. Cfr. *De la piraterie sauvage à la course réglementée*, in «Mélanges de l'École Française de Rome», 87, 1975. Si vedano anche L. Balletto, *Mercanti, pirati e corsari nei mari della Corsica (sec. XIII)*, Genova, Istituto di paleografia e storia medioevale, 1978 e *Corsari turchi e barbareschi in Liguria* (Atti del 1° convegno di Studi, Ceriale, 7-8 giugno 1986), Albenga, s.n., 1987; S. Bono, *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Milano, Mondadori, 1993; P. Simbula, *I pericoli del mare: corsari e pirati nel Mediterraneo basso medievale*, in *Viaggiare nel medioevo*, cit., pp. 369-402.

[23] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., pp. 158-161.

[24] Prawer, *Colonialismo*, cit., pp. 237-238. Più in generale U. Tucci, *Gli itinerari marittimi nel tardo medioevo*, in *Viaggiare nel medioevo*, cit., pp. 39-57.

[25] B.Z. Kedar, *The Passenger List of a Crusader Ship, 1250: Towards the History of the Popular Element on the Seventh Crusade*, in «Studi Medievali», XIII, 1972, pp. 267-279.

[26] Ashtor, *Venezia e il pellegrinaggio*, cit., pp. 205-215 e 217.

[27] Cfr. Bartolini e Cardini, *Nel nome di Dio*, cit., p. 49; J. Hyde, *Navigation on the eastern Mediterranean in the fourteenth and fifteenth centuries according to pilgrims' books*, in «British Archeological Reports», Supplementary Series 41, 1978, pp. 521-540; G. Pinto, *I costi del pellegrinaggio in Terrasanta nei secoli XIV e XV (dai resoconti dei viaggiatori italiani)*, in *Toscana e Terrasanta*, cit., pp. 257-284, alle pp. 260-261; Prawer, *Colonialismo*, cit., pp. 239-240; U. Tucci, *I servizi marittimi veneziani per il pellegrinaggio in Terrasanta nel Medioevo*, in «Studi veneziani», n.s., IX, 1985, pp. 43-55.

[28] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., p. 54.

[29] Sul problema della viabilità cfr. H.L. Adelson, *Early Medieval Trade Routes*, in «American Historical Review», LXV, 1960; J. Day, *Strade e vie di comunicazione*, in *Storia d'Italia*, V, Torino, Einaudi, 1973,

pp. 86-116; Greci, *Itinerari*, cit.; Leighton, *Transport and Communication*, cit.; R.S. Lopez, *The Evolution of Land Transport in the Middle Ages*, in «Past and Present», IX, 1956, pp. 17-29; R. Oursel, *Le strade del Medio Evo*, trad. it. Milano, Jaca Book, 1982; D. Sterpos, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi*, *Bologna-Firenze*, Novara, Tip. Igda, 1961; R Stopani, *La via Francigena. Una strada europea nell'Italia del Medioevo*, Firenze, Le Lettere, 1988; Id., *Le vie di pellegrinaggio del Medioevo*, Firenze, Le Lettere, 1991; Szabo, *La politica stradale*, cit.; Id., *Il controllo dello spazio e la genesi della rete viaria comunale nel medioevo*, in *Spazio, società, potere nell'Italia dei Comuni*, a cura di G. Rossetti, Napoli, Liguori, 1986, pp. 27-36, e, ancora dello stesso autore, *Viabilità terrestre, maggiore e minore nell'Europa centrale*, in *Viaggiare nel medioevo*, cit., pp. 19-38; U. Tucci, *Le comunicazioni terrestri e marittime*, in *Le Italie del tardo Medioevo*, Pisa, Pacini, 1990, pp. 121-141; Id., *I trasporti terrestri e marittimi nell'Italia dei secoli XIV-XVI*, in «*Aspetti della vita economica*», cit., pp. 447-463.

[30] Collodo, *La geografia politica*, cit., pp. 71-72.

[31] Lopez, *The Evolution*, cit.

[32] Cfr. Leighton, *Transport and Communication*, cit., p. 59. L'autore sostiene che le strade romane erano basate sull'idea che fosse la strada stessa a dover reggere il peso del traffico, e perciò essa era costituita da una fondazione di larghe pietre su cui erano sovrapposti uno o più strati di ghiaia oppure mattoni frantumati e infine una superficie di estesi blocchi formati da pietre o da cubetti cementati insieme, mentre le strade medievali erano più vicine all'idea moderna che è il sottosuolo a reggere il peso e a rappresentare le migliori fondamenta, e il manufatto viario è solo una superficie portante e un tetto per proteggere il sottosuolo. Sui mezzi in generale cfr. N. Ohler, *I mezzi di trasporto terrestri e marittimi*, in *Viaggiare nel medioevo*, cit., pp. 91-120.

[33] Greci, *Itinerari*, cit., pp. 191-193; Stopani, *Le vie di pellegrinaggio*, cit., pp. 18-19.

[34] F. Opll, *L'attenzione del potere per un grande transito sovraregionale: il monte Bardone nel XII secolo*, in «Quaderni Storici», 61, 1986, pp. 57-75; G. Sergi, *Monasteri sulle strade del potere. Progetti di intervento sul paesaggio politico medievale fra le Alpi e la pianura*, in «Quaderni Storici», 61, 1986, pp. 33-56; Id., *Potere e territorio lungo la strada di Francia. Da Chambéry a Torino fra X e XIII secolo*, Napoli, Liguori, 1981; Stopani, *La via Francigena*, cit.; Id., *Le vie di pellegrinaggi*,

cit.; Id., *L'altra Francigena: la quotidianità del pellegrinaggio medievale*, Firenze, Le Lettere, 2010.

[35] Ph. Braunstein, *Le strade che hanno fatto l'Europa*, in *I viaggi della storia*, Bari, Dedalo, 1988, pp. 7-26, in particolare pp. 11-16. H. Manikowska, *Le vie dei pellegrinaggi nell'Europa centro-orientale*, in *Viaggiare nel medioevo*, cit., pp. 59-90.

[36] E. Power, *The Opening of the Land Routes to Cathay*, in *Travel and Travellers*, cit., pp. 124-158, in particolare p. 142. Sulle strade transasiatiche cfr. anche *I precursori di Marco Polo*, a cura di A. t'Serstevens, trad. it. Milano, Garzanti, 1982 (ed. orig. 1959), pp. 20-33; Surdich, *La via della seta*, cit.

[37] È quanto sostiene E. Cohen nel suo lavoro *Roads and Pilgrimage: A Study in Economic Interaction*, in «Studi Medievali», s. III, 21, 1, 1980, pp. 321-341.

[38] Stopani, *Le vie di pellegrinaggio*, cit.

[39] *Un mercante di Milano in Europa. Diario di viaggio del primo Cinquecento*, a cura di L. Monga, Milano, Jaca Book, 1985, p. 114.

[40] Stopani, *Le vie di pellegrinaggio*, cit., pp. 43-56 e 57-72.

[41] Andrew Borde, *Gli Itinerari d'Europa*, a cura di M. Palermo Concolato, Napoli, Liguori, 1992, p. 65. Monaco della Certosa di Londra, vissuto nella prima metà del Cinquecento, Borde intraprese lunghi viaggi all'estero in almeno tre occasioni. La sua opera è il frutto di queste peregrinazioni ed anche della conoscenza di una ricca tradizione scritta.

[42] Bonaccorso Pitti, *Ricordi*, cit., p. 481; il Pitti racconta di essere andato da Dover a Canterbury e di lì a Winchester per raggiungere Londra: una via molto più lunga, la direttrice più breve essendo quella che passava per Rochester.

[43] *Ibidem*, pp. 480-481; i luoghi ricordati sono i seguenti: Orange, Mondragon, Montélimar, Valence, Thain, Vienne, Lyon, Villefranche, Mâcon, Tournus, Chalon-sur-Saône, Beaune, Fleury-sur-Ouche, Chanceaux, Châtillon-sur-Seine, Marigny-le-Châtel, Traînel, Bray-sur-Seine, Donnemarie-en-Montois, Brie-Comte-Robert, Paris, secondo un percorso che fino a Beaune corre quasi diritto lungo l'asse attuale dell'autostrada che collega Marsiglia a Parigi; e a partire da Beaune si sposta in direzione di Digione e di Troyes risalendo la vallata formata dalla Senna e dallo Yonne.

[44] Bonaccorso Pitti, *Ricordi*, cit., p. 483; Melis, *I trasporti*, cit., p. 138.

[45] *Pellegrini scrittori*, cit., p. 157. Francolino, in veste di porto di Ferrara, è ricordato dai viaggiatori in Terrasanta quasi come una tappa obbligata in direzione di Venezia.

[46] Bartolini e Cardini, *Nel nome di Dio*, cit., p. 46; *Viaggiatori e pellegrini italiani*, cit., pp. 454-459.

[47] Roberto da Sanseverino, *Viaggio in Terra Santa*, cit., p. 12.

[48] L. Gai, *La «Dimostrazione dell'andata del Santo Sepolcro» di Marco di Bartolommeo Rustici fiorentino (1441-1442)*, in *Toscana e Terrasanta*, cit., pp. 189-233, alla p. 221.

[49] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit.; il viaggio di ritorno fu effettuato con imbarco a Beirut, via Rodi e poi approdo in Puglia.

[50] *Relazione di un viaggio al Soldano d'Egitto e in Terra Santa*, a cura di G. Corti, in «Archivio Storico Italiano», CXVI, 1958, pp. 247-266.

[51] La via percorsa andava da Ancona a Senigallia, Fano, Fossombrone, Castel Durante, Castel Sant'Angelo, Mercatello, Lamole, Borgo San Sepolcro, Anghiari, Caprenne, La Chiassa, presso Arezzo, Ponte a Romiti, Montevarchi.

[52] Calamai, *Il viaggio*, cit., in particolare pp. 23-29, 240-243 e 250-253.

[53] Parks, *The English Traveller*, cit., pp. 179-185; cfr. anche Stopani, *Le vie di pellegrinaggio*, cit., pp. 89-96 e O. Muzzi, R. Stopani e Th. Szabo, *La Valdelsa, la via Francigena e gli itinerari per Roma e Compostella*, Poggibonsi-San Gimignano, Quaderni del Centro Studi Romei/2, 1988.

[54] Andrew Borde, *Gli Itinerari*, cit., pp. 184-187.

[55] Stopani, *Le vie di pellegrinaggio*, cit., pp. 137-143. Per l'edizione del viaggio si veda H. Schefer (a cura di), *Le voyage d'Outremer de Bertrandon de la Broquière*, in *Recueil de voyages et des documents pour servir à l'histoire de la Geographie*, Paris, Leroux, 1892, pp. 1-10.

[56] *Compostella. Guida del pellegrino di San Giacomo*, a cura di R. Oursel, Milano, Ed. Paoline, 1989. Cfr. anche R. Oursel, *La via lattea. I luoghi, la vita, la fede dei pellegrini di Compostela*, trad. it. Milano, Jaca Book, 1985; *I testi italiani del viaggio e pellegrinaggio a Santiago de*

Compostela, Perugia, Università degli Studi, 1983. E ancora, sul pellegrinaggio a Santiago: H. e M.H. Davies, *Holy Days and Holidays. The Medieval Pilgrimage to Compostela*, Lewisburg, Bucknell, 1982; *Il pellegrinaggio a Santiago de Compostela e la letteratura Iacopea* (Atti del convegno internazionale, Perugia, 23-25 settembre 1983), Perugia, Università degli Studi, 1985; Cherubini, *Santiago di Compostella*, cit.; J.A. García De Cortázar, *Santiago de Compostela: de camino de peregrinos a red de devociones en los siglos XI y XII*, in *Uomini paesaggi storie*, cit., vol. II, pp. 651-670.

[57] M. Damonte, *Da Firenze a Santiago di Compostella: itinerario di un anonimo pellegrino nell'anno 1477*, in «Studi Medievali», XIII, 1972, pp. 1043-1071.

[58] Lopez, *Su e giù*, cit., p. 93; si veda alle pp. 92-93 per quanto riguarda l'argomento in generale; sulle vie per la Cina si veda anche Phillips, *The Medieval Expansion*, cit., pp. 104-106. Inoltre, Reichert, *Incontri con la Cina*, cit. e Surdich, *La via della seta*, cit.

[59] Ohler, *I viaggi*, cit., pp. 28-37.

[60] Balletto, *Genova*, cit., p. 134.

[61] Lane, *Le navi di Venezia*, cit., pp. 229-230.

[62] Borst, *Forme di vita*, cit., p. 164.

[63] Ohler, *I viaggi*, cit., pp. 147-155.

[64] Nice Boyer, *A day's journey in Medieval France*, cit., pp. 597-608. Il miglio terrestre inglese equivale a circa 1.600 metri. Cfr. anche *Spazi, tempi, misure e percorsi nell'Europa del basso medioevo* (Atti del XXXII convegno storico del centro italiano di studi sul basso Medioevo, Todi, 8-11 ottobre 1995), Spoleto, Centro Italiano di studi sull'Alto Medio Evo, 1996.

[65] Nice Boyer, *A day's journey*, cit., pp. 599 e 601.

[66] C. Verlinden, *Mercati e fiere*, in *Le città e la politica economica*, cit., pp. 147-148.

[67] Bonaccorso Pitti, *Ricordi*, cit., p. 410.

[68] *Ibidem*, p. 406. In altra occasione, la seconda metà del luglio del 1401, il Pitti compì il viaggio da Heidelberg a Padova in dodici giorni (*ibidem*, p. 422) e ancora da Heidelberg a Firenze in sedici, alla media di 44 miglia al giorno: *ibidem*, p. 487 e anche Tucci, *Le comunicazioni*, cit., p. 131.

[69] Benjamin da Tudela, *Libro di viaggi*, cit., pp. 41-48; il viaggio è compiuto nel periodo fra il 1165 e il 1173.

[70] Melis, *I trasporti*, cit., pp. 195-223.

[71] *Ibidem*, pp. 79, 115 e 116.

[72] Naso, *Una galea per la regina Margherita*, in *Uomini paesaggi storie*, cit., vol. II, pp. 687-689.

[73] Cfr. Bartolini e Cardini, *Nel nome di Dio*, cit., pp. 43-45; uno dei viaggi più veloci fu compiuto da Nicolò III signore di Ferrara, che in due mesi e venti giorni percorse il tragitto di andata e ritorno, il circuito dei luoghi sacri e una settimana di soggiorno presso il re di Cipro: cfr. Nori, *La corte itinerante*, cit.

[74] Bartolini e Cardini, *Nel nome di Dio*, cit., p. 185.

[75] Roberto da Sanseverino, *Viaggio in Terrasanta*, cit., p. 189. Nicolò III venne a sapere da «un frate che veniva da Roma» la «nuova delle cose ottenute dal Papa per l'Università di Parise, contra frati mendicanti», e da «un servitore del s. Malatesta da Pesaro» che «Paulo Orsino era assediato in la Marca e che lo re Lancilao andava a campo a Roma»: Luchino dal Campo, *Viaggio del marchese Nicolò d'Este al Santo Sepolcro (1413)*, a cura di C. Brandoli, Firenze, Olschki, 2011.

[76] Andrew Borde, per esempio, offre nella sua opera (*Gli itinerari d'Europa*), campioni di lingua straniera da usare durante il viaggio in ciascun paese. Le lingue di cui riporta alcune frasi sono quattordici: cfr. M. Palermo Concolato, *Introduzione*, pp. LXIII-LXVI.

[77] H. Zug Tucci, *La Germania dei viaggiatori italiani*, in *Europa e Mediterraneo*, cit., pp. 181-206, alle pp. 188-189.

[78] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., pp. 140-143.

[79] G. Livi, *Dall'Archivio di Francesco Datini mercante pratese, 1393*, Firenze, Lumachi, 1910, p. 33; la polpa del frutto della cassia era usata per il suo potere purgativo; quanto alla «treggea» si trattava invece di dolciumi.

[80] Naso, *Una galea per la regina Margherita*, cit., pp. 692-693.

[81] Roberto da Sanseverino, *Viaggio in Terra Santa*, cit., p. 224.

[82] *Ibidem*, pp. 21-24, l'anno è il 1458.

[83] Mariano da Siena, *Viaggio*, cit., p. 76; su questo argomento cfr. Pinto, *I costi*, cit. e F. Cardini, *Viaggiar nel Trecento*, in Bartolini e Cardini, *Nel nome di Dio*, cit., pp. 47-74: *Le strutture del viaggio*.

[84] Bartolini e Cardini, *Nel nome di Dio*, cit., p. 128.

[85] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., p. 56.

[86] Roberto da Sanseverino, *Viaggio in Terra Santa*, cit., pp. 199, 191, 192.

[87] Bartolini e Cardini, *Nel nome di Dio*, cit., pp. 148 e 149.

[88] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., pp. 210-217.

[89] *Pellegrini scrittori*, cit., p. 125. Secondo il frate, che compì il viaggio nel 1346, i cammelli sarebbero in grado di raggiungere i sei giorni senza rifornirsi di acqua e uno o due giorni anche senza mangiare.

[90] *Ibidem*.

[91] Per questi argomenti si veda ancora *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., pp. 210-217.

[92] *Ibidem*, p. 174.

[93] *Ibidem*, pp. 216-219; cfr. più avanti la descrizione del mar Rosso.

[94] *Pellegrini scrittori*, cit., p. 274.

[95] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., p. 240.

[96] Roberto da Sanseverino, *Viaggio in Terra Santa*, cit., p. 195.

[97] *Ibidem*, pp. 33-36, 61, 219, 218.

[98] Luchino dal Campo, *Viaggio del marchese Nicolò d'Este*, cit., pp. 123, 124, 130, 133. Sulle vicende politiche e diplomatiche cfr. M.S. Mazzi, *I labirinti del potere*, Ferrara, Nuovecarte, 2010, pp. 61-64. Gli aspetti di viaggio aristocratico sono stati messi in evidenza da Nori, *La corte itinerante*, cit., pp. 233-246 e V. Scapoli, *Il pellegrinaggio quattrocentesco in Terrasanta: il viaggio di Nicolò III a Gerusalemme*, in *Finestre sul Rinascimento*, a cura di P. Castelli, Ferrara, Università degli Studi, 2002, pp. 169-171.

[99] Roberto da Sanseverino, *Viaggio in Terra Santa*, cit., pp. 200-201.

[100] Pinto, *I costi*, cit. e Ashtor, *Venezia e il pellegrinaggio*, cit., pp. 215-219.

[101] Bartolini e Cardini, *Nel nome di Dio*, cit., p. 73. Sui costi cfr. anche F. Cardini, *I costi del viaggio in Terrasanta di ser Mariano di Nanni, prete senese*, in *Studi di storia economica toscana nel medioevo e nel rinascimento in memoria di Federigo Melis*, Pisa, Pacini, 1987, pp. 89-102.

[102] *Pellegrini scrittori*, cit., p. 305.

[103] Pinto, *I costi*, cit.; l'autore ha calcolato che i 50 fiorini corrispondevano al mantenimento annuo di tre-quattro persone, valutato in 14 fiorini a testa, nonché alla retribuzione equivalente a 16-20 mesi di lavoro continuo per un manovale e 10-12 per un maestro muratore. Nel caso delle somme pagate dal Gucci il rapporto è addirittura triplicato.

[104] H.C. Peyer, *Viaggiare nel Medioevo. Dall'ospitalità alla locanda*, trad. it. Roma-Bari, Laterza, 1990 (ed. orig. 1987). In merito all'organizzazione di servizi per i pellegrini e alla nascita di una sorta di industria del pellegrinaggio si possono vedere i lavori di E. Cohen, *In haec signa: Pilgrim-badge trade in southern France*, in «Journal of Medieval History», II, 1976, pp. 193-214 e *In the name of God and of profit: The pilgrimage industry in southern France in the late Middle Ages*, Diss. Brown University, Providence, 1976, in particolare sui santuari di Conques e Rocamadour anche in relazione alla concorrente Compostela. Sulla concorrenza sleale dei locandieri, cfr. Cagnin, *Pellegrini*, cit., pp. 163-164.

[105] Damonte, *Da Firenze a Santiago*, cit., pp. 1050-1051.

[106] *Un mercante di Milano in Europa*, cit., p. 68: «Et notta che in tutte le città de Picardia et dil contatto di Artoes l'hostte ove si smontta dà stalla, feno et biada per li cavali et da dormire, ma non da mangiare: bixogna andare ad mangiare a le taverne, de le quale gli n'è gran copia, et bonissime. Pur se si manda a comprare, l'hostte lo farà cocere, ma quasi tutti vano alla taverna per fugire il fastidio di comprare pane, vino et altre cose».

[107] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., p. 324.

[108] *Pellegrini scrittori*, cit., p. 138.

[109] Bartolini e Cardini, *Nel nome di Dio*, cit., pp. 128, 132, 139, 162, 167, 175.

[110] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., p. 304.

[111] Alessandro Rinuccini, *Sanctissimo Peregrinaggio*, cit., p. 42.

[112] *Ibidem*, pp. 86 e 53.

[113] Su questo cfr., anche per quanto segue, E. Rizzi, *Ospizi e vie dei pellegrini nelle Alpi centrali tra il XII e il XV secolo*, in *Medioevo in cammino*, cit.

[114] *Un mercante milanese*, cit., p. 49.

[115] *Ibidem*, pp. 152-153.

[116] Parks, *The English Traveller*, cit., pp. 195-197.

[117] Bonaccorso Pitti, *Ricordi*, cit., p. 406; si tratta di Arlberg, in Austria, fra Tirolo e Voralberg.

[118] Cfr., per esempio, F. Sabatè, *I pericoli sulle strade della Catalogna basso medievale*, in *Uomini paesaggi storie*, cit., pp. 751-763. Più in generale, G. Castelnuovo, *Difficoltà e pericoli del viaggio*, in *Viaggiare nel medioevo*, cit., pp. 447-464.

[119] Alessandro Rinuccini, *Sanctissimo Peregrinaggio*, cit., p. 44. Quattro soldi corrispondono alla metà circa del compenso salariale medio per la giornata lavorativa di un lavoratore manuale, che era in quel periodo di dieci soldi.

[120] *Ibidem*, pp. 40-41.

[121] Zug Tucci, *La Germania dei viaggiatori*, cit., pp. 200-201; la descrizione è del 1428.

[122] M.L. Mariotti Masi, *Elisabetta Gonzaga duchessa di Urbino nello splendore e negli intrighi del Rinascimento*, Milano, Mursia, 1983.

[123] Mazzi, *Come rose d'inverno*, cit., pp. 53-54.

[124] Roberto da Sanseverino, *Viaggio in Terra Santa*, cit., pp. 309 e 310-311.

[125] *Pellegrini scrittori*, cit., p. 157.

[126] Archivio di Stato di Ferrara, *Archivio degli Esposti*, A 7, fasc. 2, n. 28, a. 1488.

[127] Giovanni Sercambi, *Novelle*, a cura di G. Sinicropi, Bari, Laterza, 1972, I, nov. LXXXX, pp. 391-394.

[128] G. Cherubini, *La taverna nel basso Medioevo*, in *Il Tempo libero. Economia e società*, Firenze, Le Monnier, 1995, pp. 525-555. Cfr. anche Mazzi, *Prostitute e lenoni*, cit. Jonathan Sumption (*Monaci santuari pellegrini*, cit., p. 225) riporta la testimonianza di Rodolfo il Glabro secondo il quale, agli inizi dell'XI secolo, un'indagine condotta sull'attività di un locandiere che operava nella foresta di Châtenay, vicino a Mâcon, avrebbe portato alla luce la presenza di ottantotto cadaveri occultati intorno alla casupola. In questo caso la solitudine dei luoghi favoriva i crimini. Alle locande nel basso Medioevo in tutti i loro aspetti dedica una parte del suo lavoro Peyer, *Viaggiare nel medioevo*, cit., pp. 233-296.

[129] Roberto da Sanseverino, *Viaggio in Terra Santa*, cit., pp. 191-200.

[130] *Ibidem*, p. 195; Bartolini e Cardini, *Nel nome di Dio*, cit., p. 185. Sui disagi delle traversate per mare da Venezia a Giaffa cfr. anche Pinto, *I costi*, cit., p. 271, n. 64; Cardini, *Nel nome di Dio*, cit. e Id., *I costi del viaggio*, cit. Sulle caratteristiche della vita in navigazione si possono vedere: J. Merrien, *La vita di bordo nel Medioevo*, trad. it. Milano, Mursia, 1973; M. Tangheroni, *La vita a bordo delle navi*, in *Artigiani e salariati. Il mondo del lavoro nell'Italia dei secoli XII-XV* (X convegno internazionale, Pistoia, 9-13 ottobre, 1981), Pistoia, Centro di Studi di Storia e d'Arte, 1984, pp. 155-187.

[131] Bonaccorso Pitti, *Ricordi*, cit., pp. 362-363.

[132] *Ibidem*, pp. 366-367. «Feci grande stento per l'esser male governato. Il mio letto era un saccone di paglia in una stufa secca, e mai medico non mi vicitò e in quella casa non era femmina; solo uno fante v'era che cocea e servia il detto Michele e due suoi osti mercatanti». Cfr. ancora a p. 422: il Pitti è colto dalla febbre sulla strada di ritorno dalla Germania; a Rovigo è costretto a sostare un giorno perché non era in grado di cavalcare.

[133] A.M. Nada Patrone, *Sulle tracce di Venturino de Prioribus, maestro ad Alba alla fine del secolo XV: l'uomo, l'umanista ed il pedagogo*, in «Bollettino della Società per gli Studi Storici, Archeologici ed Artistici della provincia di Cuneo», 115, II, 1996, pp. 199-232, alle pp. 213-214.

[134] Si veda il resoconto in Mariano da Siena, *Viaggio*, cit., pp. 74-76, 124-126. Su questo viaggio cfr. anche F. Cardini, *Note su Mariano di*

Nanni rettore di San Pietro a Ovile in Siena, in *Toscana e Terrasanta*, cit., pp. 177-187.

[135] Mariano da Siena, *Viaggio*, cit., p. 74.

[136] *Ibidem*, p. 124: quel porto è indicato in alcune carte nautiche cinquecentesche con il nome di «Cacavo», corrispondente grosso modo al golfo ad ovest della punta di Yardimci burun.

[137] *Ibidem*, p. 126.

[138] *Ibidem*, p. 78.

[139] *Pellegrini scrittori*, cit., p. 305.

[140] Lo racconta a proposito della propria nave Anselmo Adorno, salpato da Tunisi il 17 giugno 1470 e all'ancora nel porto di Susa, un golfo bellissimo di grande ampiezza e lunghezza, ma mal riparato: *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., p. 142.

[141] Bartolini e Cardini, *Nel nome di Dio*, cit., p. 132; l'esperienza riguarda il Frescobaldi, a bordo di un'imbarcazione che non aveva potuto attraccare nel porto di Alessandria per paura di ostilità da parte dei «Saracini» e aveva gettato l'ancora appena al largo della costa.

[142] *Ibidem*, p. 129; si tratta ancora una volta del resoconto di Frescobaldi, che definisce oltretutto la tempesta di modeste dimensioni, «un poco di fortuna».

[143] *Pellegrini scrittori*, cit., pp. 36, 110-111, 151-152. Le tempeste capitate durante il viaggio di fra' Niccolò sono descritte minuziosamente e con una serie di particolari ricorrenti. In occasione della prima, capitata al largo di Modone, racconta di nove navi affondate nel mare Adriatico, dunque doveva aver avuto una grande intensità; quanto a loro, «niuna persona nella nave poteva stare non che ritta, ma a giacere non poteva stare la persona che la fortuna nol gittasse d'altra parte della nave; onde che tutta la gente era sotto coverta, e solo i marinai erano di sopra, tuttavia argomentandosi per non perire. […] e spesse volte lo scrivano della nave discendeva di sotto per guardare se la nave fosse niente magagnata […] e tuttavia spesse volte la nave era per volgersi sottosopra, e le botti ch'erano dall'una parte per la fortuna si gittavano all'altra parte; e l'altre masserizie a cui cadeva in capo e a cui in sulle spalle […] e tutti gli stovigli si rompevano, che dopo la

fortuna non n'avamo da fare nostri mestieri». Analoghi commenti sono fatti per altri incidenti di percorso.

[144] *Ibidem*, p. 152: «li mercatanti feciono a tutti li marinai, per lo buono reggere ch'elli feciono per quella fortuna, grandissime piatanze e doni di cotali coselline». I mercanti erano del resto coloro che avevano più da perdere in caso di naufragio, avendo caricato le navi con le loro mercanzie.

[145] *Ibidem*, p. 156.

[146] *Viaggio e naufragio di Piero Quirino, gentiluomo viniziano*, in Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, cit., vol. IV, pp. 47-98. Dello stesso resoconto di viaggio esiste una seconda versione, per mano di Cristoforo Fioravanti e Nicolò di Michiel, imbarcati anch'essi sulla nave, il cui testo appare concordante con la stesura del Querini e figura alle pp. 203-264.

[147] Il conflitto con Genova era ripreso in virtù dell'occupazione della città da parte dei milanesi, in guerra con Venezia già dal 1423: cfr. *ibidem*, pp. 52-53.

[148] «Riscoperte dai Genovesi all'inizio del secolo XIV, nel 1431 le Canarie non erano ancora oggetto di un'occupazione europea stabile e organizzata. I veneziani poi, a differenza dei marinai dei porti atlantici e del Mediterraneo occidentale, non avevano mai frequentato le acque dell'arcipelago»: *ibidem*, p. 53, nota 2.

[149] Sull'episodio, per considerazioni d'altra natura, si veda più avanti, al cap. VIII; la nave, in balia del mare, aveva percorso un tratto lunghissimo, fino a raggiungere le isole Lofoten nella parte settentrionale della Norvegia: cfr. L. De Anna, *Il viaggio settentrionale di Pietro Querini nella redazione ramusiana*, in «Miscellanea di storia delle esplorazioni», XV, 1990, pp. 59-102.

[150] Cfr. Bonaccorso Pitti, *Ricordi*, cit., p. 365. Lo stato di belligeranza tra Firenze e il governo pontificio, cominciato nel 1375 quando la sede papale era ancora ad Avignone, è stato tramandato con il nome di «Otto Santi», per la definizione data dagli stessi fiorentini alla magistratura di otto cittadini cui era stata affidata la direzione della guerra.

[151] Origo, *Il mercante*, cit., pp. 122-125.

[152] Mariano da Siena, *Viaggio*, cit., pp. 124 e 125.

[153] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., p. 367.

[154] *Ibidem*, p. 60.

[155] Queste e numerose altre notizie fanno parte del ricchissimo carteggio mercantile conservato nell'archivio Datini a Prato; cfr. Origo, *Il mercante*, cit., pp. 174-175. Sulla problematica relativa alla cattura dei cristiani si veda l'esempio di S. Fodale, *Il riscatto dei Siciliani «captivi» in Barberia (XIV-XV secolo)*, in «Quaderni Medievali», 12, 1981, pp. 61-84.

[156] *Pellegrini scrittori*, cit., p. 35; lo racconta Niccolò da Poggibonsi.

[157] *Ibidem*, pp. 152-153.

[158] *Ibidem*, p. 37; il panfano era una nave da guerra più piccola della galea.

[159] A. Tenenti, *Venezia e la pirateria nel Levante: 1300 c.-1460 c.*, in *Venezia e il Levante fino al secolo XV*, Firenze, Olschki, 1973, vol. I, t. II, pp. 705-771.

[160] *Relazione di un viaggio*, cit., p. 249.

[161] A. McCall, *I reietti del medioevo*, Milano, Mursia, 1987, p. 66; Guglielmo scriveva circa un secolo più tardi rispetto al periodo cui si riferisce.

[162] *Ibidem*, rispettivamente pp. 73-74 e 72-73: il movimento spontaneo ebbe inizio nel 1182.

[163] Sull'argomento cfr.: G. Cherubini, *Appunti sul brigantaggio in Italia alla fine del Medioevo*, in *Studi di storia medievale e moderna per Ernesto Sestan*, Firenze, Olschki, 1980, vol. I, pp. 103-133; Id., *La tipologia del bandito nel tardo medioevo*, in *Bande armate, banditi, banditismo e repressione di giustizia negli Stati europei di antico regime* (Atti del convegno di Venezia del novembre 1983), a cura di G. Ortalli, Roma, Jouvence, 1986; C. Caduff, *I «publici latrones» nella città e nel contado di Firenze a metà Trecento*, in «Ricerche Storiche», XVIII, 3, 1988, pp. 497-521; G. Pinto, *Vagabondaggio e criminalità nelle campagne: il caso di Sandro di Vanni detto Pescione*, in Id., *La Toscana nel tardo medioevo. Ambiente, economia rurale, società*, Firenze, Sansoni, 1982, pp. 399-420; M.S. Mazzi, *«Gente a cui si fa notte innanzi sera». Esecuzioni capitali e potere nella Ferrara estense*, Roma, Viella, 2003.

[164] *Pellegrini scrittori*, cit., pp. 154-155.

[165] La descrizione appartiene al resoconto di Anselmo Adorno: *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., pp. 240-243.

Parte seconda. Tra immaginazione e realtà

Capitolo quinto

Il mondo sconosciuto: conoscenze geografiche e rappresentazioni

Verso la metà dell'VIII secolo san Willibaldo, accompagnandosi ad altri sette compagni inglesi, compì un viaggio in Terrasanta. Al loro sbarco a Tortosa, in Siria, provenienti da Cipro, i pellegrini vennero trattenuti da «saraceni pagani», sospettosi del loro arrivo, e da questi condotti al cospetto del califfo. Alla domanda sul loro paese di provenienza, gli accompagnatori così risposero: «costoro vengono dalle rive dell'Occidente là dove avviene il tramonto e ignoriamo se vi siano, oltre la loro, altre terre e crediamo che non ci sia più altro che acqua»[1]. La distanza, la mancanza di notizie e di contatti frequenti rendevano tante parti d'Europa, soprattutto dell'Europa settentrionale, contrade remote, solitarie e misteriose, se osservate dal palcoscenico mediterraneo. A loro volta, nel cuore delle terre che rappresentano la cristianità occidentale, quella che diventerà l'Europa, e che si allarga sempre un po' di più nel corso dei secoli, si continua a pensare alle proprie frontiere come una barriera oltre cui non c'è niente, niente di umano almeno[2]. A parte un

mondo musulmano senza profondità, limitato cioè alle coste settentrionali dell'Africa e a quelle della Siria, non esiste altro che un vuoto pericoloso, capace di inghiottire o di distruggere: a ovest il grande oceano, a nord i ghiacci, a sud le distese infuocate. Ad est è invece la leggendaria, massiccia muraglia che tiene lontani i popoli di Gog e Magog, creature selvagge che Alessandro Magno avrebbe isolato in un territorio sterminato, proteggendo i confini della civiltà da ogni possibile invasione[3]. Pur così limitato nel proprio orizzonte anche il territorio occidentale è poco conosciuto e soprattutto poco attentamente e realisticamente descritto.

Oriente e Occidente non possono ignorarsi. La tradizione ellenistica ha costituito l'ideale ponte di congiungimento verso le grandi civiltà dei paesi lontani in cui sorge il sole. Alle conquiste militari i latini hanno affidato il compito di esplorare e conoscere le terre da dominare. Ma agli albori del Medioevo un reciproco disconoscimento oscura la cognizione del susseguirsi dei mari, delle terre emerse, delle catene montuose e delle valli, del disporsi dei popoli nel mondo. È come se progressivamente gli orizzonti descritti si restringessero, moltiplicando lo spazio della fantasia, dove un universo simbolico di segni, di presagi, di leggende costruisce il regno immaginario del possibile, senza cesure temporali.

L’Oceano costituisce la certezza del limite, sia pure di un limite insondabile, fisicamente inafferrabile, perché si estende senza fine. Anzi, circonda la Terra col suo abbraccio liquido:

> Volendo il Bicorne conoscere la sponda di quel mare, inviò un naviglio con l’ordine di viaggiare un anno intero, ché forse ne sarebbe tornato con qualche notizia. Un anno andò il naviglio, e non videro altro che la superficie del mare; e volevano far ritorno. […] Un altro mese viaggiarono, ed ecco un naviglio con genti. Ma all’incontro nessuno intese la favella dell’altro. Allora quelli del Bicorne diedero un uomo in cambio d’una loro donna, e con quella tornarono. La diedero in sposa a un uomo ed essa ebbe un figlio che comprendeva la lingua d’ambedue i genitori. – Chiedi a tua madre – gli dissero – da dove ella è giunta. – Da quell’altra parte io vengo – disse lei. – E per quale motivo? – C’inviò il re nostro per avere cognizione di questo lato del mondo. – Ma c’è dunque là un re? – Certo, un re più possente del vostro, un regno più vasto, e genti più numerose[4].

Nelle fonti arabe, cui appartiene questo scritto di al-Qazwini, l’Oceano ha nomi vari: Mare Abbracciante, Mare Esterno, Grande Mare, Mare delle Tenebre. Avvolge una Terra anch’essa circolare penetrandola in profondità con i due golfi del Mediterraneo e dell’Indiano. Al centro della Terra sta La Mecca. Qualche volta nelle descrizioni la Terra prende la forma bizzarra di un uccello, con la testa, il petto, le ali, i piedi e la coda e allora La Mecca ne rappresenta fieramente la testa. Chi si avventura nello sconfinato regno delle Tenebre dall’oscurità più cupa sarà avvolto e incontrerà il suo terribile abitante, il Maligno, che un’isola tiene prigioniero[5].

Leggende e rappresentazioni terrifiche fioriscono anche in Occidente. L'Oceano è il luogo dell'ignoto, dove agiscono forze sconosciute che si impadroniscono degli uomini, espressione di una natura malefica, quasi personificazione di una divinità pagana ostile e vendicativa. Nelle acque in cui il sole si immerge alla fine della giornata navigano, per la cultura nordica, anche le anime dei morti. I vascelli incendiati dei vichinghi conducono i defunti in un ultimo viaggio verso i luoghi della vita ultraterrena; nelle tradizioni celtiche le dimore dei morti occupano ora lo spazio emerso di un'isola tra i flutti, ora lo spazio subacqueo dei fondali marini. Mondo terrestre e «cielo», cioè le regioni del mondo e quelle dell'oltremondo, del resto comunicano fra loro senza soluzione di continuità. Se il Paradiso terrestre risiede in qualche luogo del lontano Oriente, secondo Isidoro di Siviglia poco prima dell'India, l'Inferno si apre con le sue profondità al centro della Terra. Sono in ogni modo entità geografiche, fisicamente tangibili[6].

Secondo il Venerabile Beda, uomo di profonda e vasta cultura, oltre che religioso di grande fervore e docente presso la scuola di York, il mondo è diviso in cinque zone distinte da temperature diverse: una al nord inabitata per il gelo, sotto, una solstiziale, temperata e abitata, poi una equinoziale bruciata dal sole, torrida e desertificata, e ancora un'altra invernale,

temperata, infine l'ultima, all'estremo sud, disabitata per il freddo. Adamo di Brema, canonico e maestro di scuola della cattedrale fra il 1060 e il 1076, ritiene anch'egli che la terraferma sia interamente circondata dall'infinito e terribile Oceano la cui estrema parte settentrionale è ricoperta da una cortina impenetrabile di oscurità e di ghiacci[7].

È difficile interpretare esattamente la cultura geografica degli uomini del Medioevo, penetrare fino in fondo il genere di conoscenza che gli studiosi si formavano intorno ai problemi cosmologici, ritrovare nel pensiero, nelle parole e nelle opere di quanti si applicavano allo studio del mondo la misura e la rappresentazione dello spazio reale. Bisognerebbe infatti prendere in considerazione piani diversi di lettura e cercare di accordare le poche nozioni empiriche, il sapere trasmesso dalla tradizione degli studi, le speculazioni filosofiche sulla natura, con il lussureggiante substrato dei miti, delle credenze popolari, con gli insegnamenti religiosi diversi nei diversi popoli, con le persistenze pagane. E mettere in conto la possibilità delle continue ibridazioni fra l'uno e l'altro di questi ambiti culturali. Come fili sottili che si aggrovigliano incessantemente, questi materiali entrano in contatto tramandandosi da un tempo ad uno successivo, fra civiltà vicine, presso genti di costumi differenti. Inoltre occorre distinguere fra concezione del mondo, tentativi di

rappresentarlo, di spiegarlo nella sua complessità di elementi formativi, e conoscenza, descrizione di luoghi fisici, non necessariamente esplorati, questi ultimi, ma raggiunti con la mente, attraverso lo studio.

Il modello culturale di base e la fonte principale del sapere è per l'uomo occidentale medievale la Bibbia. Un dato è certo: Dio ha creato il mondo, ed esso è per la maggior parte ignoto, ma ricostruibile nella sua geografia in base ai testi cristiani. Nella considerazione scientifico-filosofica del mondo il cristiano colto deve accordare fra loro due termini che sembrano inconciliabili: *fides* e *ratio*. La fede nella verità del testo rivelato, nelle Sacre Scritture, nella semplicità di un universo dato nelle sue strutture e ordinato nella sua evoluzione e nelle sue forme secondo un disegno giusto, buono e imperscrutabile, ha bisogno di trovare una composizione con l'interpretazione razionale dei fenomeni, con l'osservazione empirica della realtà e di una natura fisicamente osservabile. Nel XII secolo si «scopre» l'esistenza di una natura alla quale tutti gli uomini possono accostarsi con le proprie facoltà intellettive per decifrarne meccanismi e ragioni. I fenomeni naturali diventano qualcosa alla portata degli uomini, della loro comprensione. La rappresentazione del cosmo si complica ulteriormente nel XIII secolo, con il diffondersi della concezione aristotelica che va ad innestarsi sulla teoria tolemaica, formando un

sistema che trova larghi consensi e diffusione presso gli studiosi del tempo[8].

Ma quale poteva essere, in definitiva, se non la spiegazione delle cause, almeno l'immagine del mondo?

> Il mondo è l'intero universo, che consta del cielo e della terra, e che accoglie i quattro elementi come in una sfera racchiusa da ogni parte: il fuoco, grazie al quale brillano le stelle; l'aria che fa sì che tutti i viventi respirino; le acque, che consolidano la terra cingendola e penetrandola per ogni dove; e la stessa terra, che è l'elemento centrale e più basso del mondo. Intorno alla terra, immobile e sospesa al centro, l'immensità ruota su se stessa.

E ancora:

> Diciamo che la terra è una sfera non perché abbia la figura di una sfera perfetta, vista la presenza discontinua di tanti monti e pianure, ma perché qualora si comprendano tutte le cose in un disegno di linee continue, allora essa assume la forma di una sfera perfetta[9].

Il mondo è tondo, diviso in tre o cinque parti, a seconda delle interpretazioni, circondato da un oceano circolare. È Orosio, all'inizio del V secolo, nelle *Historiae adversus paganos*, a fissare una rappresentazione destinata a durare nei secoli e a influenzare anche l'opera di Isidoro di Siviglia: una sorta di lettera *T*, inscritta in un cerchio con l'est in alto, Gerusalemme al centro e ai limiti estremi il Paradiso e l'Inferno. L'idea della sfericità della terra, derivata dalla tradizione classica, poneva in realtà questa visione del mondo in contrasto con

l'insegnamento contenuto nella Bibbia. Per questa ragione altri autori dimostrano di preferire la concezione della terra come un disco piatto. E c'è chi, come Cosma Indicopleuste, intorno al 550, scrive una *Topografia Cristiana*, divenuta molto popolare nel corso del Medioevo, per confutare l'eresia di chi vuole la terra sferica, a forma di palla e non piuttosto un piano oblungo secondo quanto le Sacre Scritture insegnano[10].

Sostanzialmente due sistemi culturali convergevano nella determinazione del quadro delle conoscenze proprie dell'età medievale:

> Da un lato la cosmologia biblica con i suoi sviluppi esegetici, dall'altro i ricordi e le tradizioni della cosmologia ellenistico-latina filtrati attraverso una lunga teoria di enciclopedisti che aveva il suo pilastro altomedievale in Isidoro di Siviglia e che i geografi e i viaggiatori bizantini, arabi ed ebrei cominciarono almeno dal XII secolo a ravvivare e a rinnovare[11].

Si potrebbe anzi dire che in un primo periodo, dal VI all'XI secolo, gli antichi concetti scientifici si vadano perdendo, sconfitti da acritiche cosmogonie basate largamente su idee attinte dalle Scritture. Successivamente, circa fra il Mille e gli inizi del XIV secolo, il rapido sviluppo delle idee consente di non dipendere più totalmente dai testi sacri; nel contempo, il movimento armato delle Crociate, il fenomeno delle migrazioni vichinghe e dell'ampliamento delle rotte commerciali permettono di riconquistare qualcosa del sapere greco e latino e di sviluppare una conoscenza

pratica del Vicino Oriente e delle regioni del grande Nord. Tra la metà del Trecento e la fine del Quattrocento le modificazioni sono profonde. «Non si tratta – scrive Marica Milanesi – di un semplice ampliamento dell'ecumene, come quello avvenuto tra Duecento e Trecento, ma di un cambiamento nella qualità del sapere geografico, al quale concorrono fattori di ordine e peso differente». In primo luogo sarebbe da porre la disponibilità di nuove informazioni su aree prima ignote; poi la comparsa di testi geografici antichi, ma del tutto nuovi, perché mai più usati dalla fine dell'impero; infine il possesso di un nuovo strumento di rappresentazione cartografica ordinata, con il quale la realtà viene riprodotta in scala: la griglia astronomico-matematica di Tolomeo, che nel corso del Quattrocento e del Cinquecento viene elaborata fino a diventare applicabile a qualunque informazione, anche se non rientra fra quelle trasmesse da Tolomeo stesso. Questi insegnava a costruire carte secondo i metodi matematici, offrendo l'alternativa a «una cartografia priva di una determinazione precisa degli spazi e che rimaneva comunque allusiva [...] mai rappresentativa»[12]. Per la verità le opere di Plinio il Vecchio, di Pomponio Mela, di Caio Giulio Solino non erano sconosciute alla cultura dell'alto Medioevo, avendo costituito fonti di ispirazione per le *Etimologiae* isidoriane, e in seguito, prima ancora della rinascita trecentesca, il materiale di base per le costruzioni degli enciclopedisti del XII e del XIII

secolo. Lo stesso *Dittamondo* di Fazio degli Uberti, opera intrapresa un po' prima della metà del XIV secolo, in cui l'autore immagina di visitare, cominciando dall'Italia, l'Europa, l'Africa e l'Asia, dimostra di affidarsi a questa tradizione romana, certo non la migliore, anche se integrata da parecchie letture «moderne»[13].

Lo studio del mondo è spesso indipendente dall'esplorazione, dal personale viaggio di conoscenza o dall'uso di notizie fornite da reali osservatori. Fra gli antichi, sostiene Jean Adorno, molti uomini eminenti che si erano applicati allo studio delle scienze o dell'arte militare, ritenevano di non sapere niente se non avevano percorso le diverse regioni della Terra o almeno non avevano appreso a conoscerle attraverso i libri. Platone e Pitagora hanno attraversato mari e conosciuto nuovi popoli, Apollonio ha visitato la Persia, il Caucaso, l'isola di Ceylon. Il coraggioso e saggio Marco Polo ha oltrepassato l'Armenia, la Turchia, è stato al Cairo, a Mosul, a Baghdad e altrove, in tanti luoghi, in un peregrinare di venticinque anni. Ma esistono anche i «viaggiatori dello spirito», quelli che hanno conosciuto le diverse nazioni e i diversi popoli solo attraverso lo studio: Tolomeo, Solino, Orosio, Aulo Gellio, Isidoro di Alessandria, Strabone, Plinio, Varrone[14]. Tutto il patrimonio di conoscenza messo a disposizione in reminiscenze classiche, relazioni di viaggi nell'attualità, dispacci, ambascerie, lettere mercantili, non sempre viene

impiegato per una ricostruzione geografica che, accettando i precedenti culturali, li legga alla luce di nuove rilevazioni, tendendo alla verosimiglianza.

Le conoscenze dirette o moderne sono spesso trascurate a favore di desuete interpretazioni pseudo-scientifiche dell'ecumene. Scrivendo a metà circa del XII secolo la sua cronaca universale, Ottone di Frisinga vi premette una descrizione del mondo presa per sua stessa ammissione dallo storico del V secolo Orosio. Le traduzioni in latino di opere scientifiche arabe o di scritti greci tradotti in arabo rimangono spesso disponibili solo per pochissimi o ignorate e trascurate del tutto. Così accade alla *Geografia* di Claudio Tolomeo, come si è detto, comunemente tradotta e commentata dagli scrittori arabi e scoperta in Occidente solo nel primo Quattrocento. Così può anche succedere che il *Libro di Ruggero*, scritto a Palermo nel 1154 da Idrisi, rimanga sconosciuto all'Europa cristiana. I resoconti di viaggio di Rubruck, di Polo, di Giovanni da Pian del Carpine, di Odorico da Pordenone, giacciono spesso non letti e non utilizzati, anzi talvolta considerati alla stregua di racconti fantastici, inattendibili. Il *Tesoretto* di Brunetto Latini non reca traccia della scoperta dell'Asia, ma mostra, in compenso, tenaci persistenze di Solino[15]. Lo stesso pontefice e umanista Pio II Piccolomini, scrivendo ben più tardi la sua *Cosmographia*, definisce la Norvegia una *incognita*

terra, quando da tempo non lo era più e quando, per scoprirlo, avrebbe potuto attingere ai materiali conservati negli archivi pontifici: bolle papali, rapporti dettagliati di legati e penitenzieri, documenti camerari[16].

Non sempre, certo, la modernità e le nuove informazioni vengono respinte. Il domenicano Vincent de Beauvais, nel suo *Speculum Mundi* della metà circa del XIII secolo, si serve delle notizie sui mongoli di Simon di Saint Quentin e di Giovanni da Pian del Carpine. Ma questo ed altri esempi che si potrebbero fare sono poca cosa rispetto alla sostanziale ignoranza di quanto viene trasmesso da coloro che hanno percorso le regioni del mondo, osservando, annotando, scrivendo una volta tornati a casa una relazione più documentata[17].

La conoscenza medievale del mondo finiva così per essere una stratificazione complessa di elementi reali e fantastici, di interpretazioni scientifiche tramandate dalla cultura ellenistico-romana e di credenze religiose, di acute osservazioni naturalistico-antropologiche e di materiali ricavati da leggende e saghe, di testimonianze dirette e di racconti interpolati a distanza. E tuttavia il desiderio di avventura e la curiosità di conoscere, che stimolarono gli esploratori di allora, affondano le radici anche in questo humus culturale, nelle letture di manoscritti di circoscritta divulgazione, che permettevano di intravedere un'affascinante storia

dell'umanità, resa ancor più seducente dalla sua illustrazione con miniature bellissime, ingenuamente riproducenti un mondo per metà vero e per metà inventato. Lo stesso Cristoforo Colombo lesse e postillò con cura due grandi sintesi cosmografiche della sua epoca: la *Imago Mundi*, scritta agli inizi del Quattrocento da Pierre d'Ailly, cancelliere dell'università di Parigi e uno dei più autorevoli padri del concilio di Costanza, e la *Historia rerum ubique gestarum* di Pio II. Entrambi gli autori ammettevano, sulla scorta del parere dell'antico geografo Solino, l'esistenza degli antipodi e la navigabilità dell'Oceano[18].

Esiste, lungo tutto il periodo medievale, il modello di un mondo normale al proprio centro e anormale ai margini. Questa teoria del centro e dei margini appartiene sia alla cultura musulmana sia a quella cristiana, ma in maniera diversa. Per gli studiosi e gli uomini dell'Islam il centro del mondo erano le terre in cui dominava la propria religione, dalla Spagna fino al Medio Oriente; una periferia accettabile era costituita dall'impero di Bisanzio e a Oriente, oltre la Persia, dai paesi nei quali si era organizzata qualche forma di convivenza civile; al di fuori di queste fasce non esistevano che barbari, bianchi e neri, del nord e del sud[19]. Il nucleo centrale è rappresentato, invece, per l'Occidente cristiano, da quella che chiamiamo Europa, e le fasce marginali dall'Africa, dall'Asia e dal grande Nord.

Nell'uno e nell'altro caso l'ampiezza della normalità non rimane sempre uguale nel tempo, essa oscilla a seconda della scoperta prima, della conoscenza poi, dei popoli che abitano oltre o lungo i margini e della loro iscrizione al centro. Ciò vale soprattutto allorché è divenuto completo il processo di omologazione nel sistema politico, culturale e religioso. Si pensi, per esempio, al fenomeno della creazione di un regno cristiano di Ungheria. Emersi da ignote lontananze alla fine del IX secolo, gli Ungari occuparono le pianure del sud-est europeo e cominciarono a terrorizzare l'Europa: in Italia, in Germania, in Borgogna, nella Lorena, nella Champagne, li dicono feroci, li chiamano «mangiatori di uomini», diventano gli orchi delle nostre favole. Eppure, questo popolo mostruoso, sconfitto e arretrato oltre il limite della «civiltà», si ripresenta sulla scena europea circa nel XII secolo sotto forma di un regno potente, organizzato, e che comincia ad assumere il ruolo di estremo difensore del centro della normalità. I margini si spostano e così anche il mostruoso, il non-umano si allontana un po' di più verso l'Oriente[20]. Il confine non si muove sempre per creare un ampliamento, nel senso di un'evoluzione positiva. Talvolta esso arretra, si perde la nozione precisa di un luogo e dei suoi abitanti e insieme ad essa se ne va la comprensione e l'accettazione entro i confini dell'umano. È quanto accade anche alle estreme terre settentrionali. La conoscenza di queste terre si limitava a una fascia che andava dalle isole

britanniche alla «Scizia», di imprecisa definizione. Una seconda fascia, costituita dalla Scandinavia, era poco più di un nome. Più oltre si entrava nel regno della fantasia, nell'ultima Thule di Virgilio o nella terra degli Iperborei, dove la vita è semplice e la felicità possibile. Lungo il corso del Medioevo, le pur sviluppate conoscenze geografiche ed etnografiche del mondo antico appaiono come oscurate, dimenticate. Con l'oblio avanza la zona dell'ignoto diverso e straordinario, restringendo gli orizzonti verso il Nord[21].

Le conquiste dei territori baltici, l'avanzata verso nord-est dei colonizzatori e dei missionari evangelizzatori servirà ad ampliare le conoscenze dirette sugli abitatori di queste aree marginali, ma tuttavia non completamente al di fuori dell'immagine che l'Occidente europeo costruisce. Così anche le parti di Spagna progressivamente sottratte al dominio musulmano rientrano nella sfera di misura e di rappresentazione della normalità. Nella prima metà del XIII secolo l'irruzione e l'avanzata delle armate mongole in Occidente costituiscono un momento importante nel processo di definizione della propria identità. L'inquietudine, il senso di paura e di forte disagio non derivano solo dalla presenza di un esercito invasore particolarmente spietato, ma dalla sensazione allarmante di un mondo fuori d'Europa, di qualcosa che si spalanca al di là dei propri confini, che non ha tratti di affinità o di

somiglianza, anzi ha i connotati minacciosi della disumanità:

> Ancora una volta, l'Europa è drammaticamente richiamata alla consapevolezza dei propri limiti, del suo esser parte di una più vasta realtà, confusamente avvertita, non ancora rigorosamente conosciuta. Il senso dei confini si presenta come coscienza delle differenze fra l'Europa e il resto del mondo, come definizione di discordanti ambiti culturali e spirituali, fino alla difformità fisica fra gli uomini d'Occidente e i favolosi mostri d'Oriente[22].

Per la concezione musulmana del mondo il valore della normalità si sposta con la progressiva assimilazione dei popoli alla fede dell'Islam, ma allo stesso tempo, con l'ampliarsi delle conoscenze, con l'aumento dei contatti tra i paesi, anche i «barbari» al di fuori dei confini assumono una fisionomia più precisa e i paesi e gli stati d'Europa sono descritti geograficamente e politicamente, soprattutto i paesi del Mediterraneo e dell'Adriatico[23].

La concezione eurocentrica della normalità si nutre delle differenze religiose e culturali con gli altri popoli, delle caratteristiche di diversità nell'organizzazione economica e sociale, non ultimi dei contrasti climatici. Ogni eccesso è considerato fuori della giusta misura, della proporzione armoniosa, perciò l'esagerato freddo e i ghiacci perenni delle regioni nordiche, la calura insopportabile del profondo Sud, le piogge torrenziali delle contrade orientali rappresentano l'intemperanza, la smoderatezza. Il clima

temperato è il valore, il criterio di misurazione e di proporzione. È anche in virtù dell'esistenza di questo modello che la valutazione di tutto quanto è esterno si compie sulla base della propria esperienza, cioè di ciò che avviene nel proprio mondo e di come vi avviene. Il riferirsi continuamente a questo, come punto di equilibrio, non è però unicamente un'affermazione di superiorità e di convinzione di giustezza. Stabilire paragoni in base a criteri del genere può significare anche semplicemente riportare a parametri di valutazione noti fenomeni e cose ignoti, non misurabili altrimenti, al di fuori della propria sfera cognitiva.

Anche in un Occidente consolidato nei propri confini e nelle proprie convinzioni geografico-naturalistiche, come fu in sostanza quello dell'ultimo secolo del Medioevo, esiste poi, al proprio interno, una serie di mondi concentrici, che delineano i settori ristretti della somiglianza e gli ambiti dell'esperienza dei singoli, che diviene retaggio collettivo. Per un nord-europeo della fine del Quattrocento i luoghi conosciuti e familiari dell'Europa erano quelli che nei resoconti dei pellegrini e dei mercanti potevano essere attraversati e descritti. Allorché è chiamato a fare un resoconto dettagliato per il re di Scozia Giacomo III sui paesi che ha conosciuto nel lungo viaggio verso la Terrasanta, Jean Adorno esclude di proposito le «province ben conosciute» e cioè

l'Inghilterra, la Piccardia, l'Artois, la Francia, la Champagne, la Borgogna, la Savoia, le Alpi, la Lombardia, l'Italia, la Toscana, la Liguria, la Svevia, la Baviera, la Sassonia e i paesi del Reno, regioni su cui il sovrano dispone di abbondanti informazioni, raccolte dai sudditi che si recano spesso alla corte pontificia di Roma o dai mercanti che si spostano per affari a Venezia, a Pisa, a Milano[24].

L'Europa, *tertia pars mundi*, ha, fra Tre e Quattrocento, confini definiti con una certa chiarezza: l'Oceano a ovest e a nord, il Mediterraneo a sud, il mar Nero e il corso del Don a est. Non altrettanto ben delineati appaiono i territori all'interno di quelle linee che ne segnano il contorno estremo. Di alcuni paesi trapelano solo poche notizie, nell'insieme la conoscenza è vaga, approssimativa, confusa. Ma il processo di avvicinamento, le relazioni che si stabiliscono sempre di più permettono di far emergere dalle nebbie dell'incertezza le aree remote di quella civiltà[25]. Esterne a questa parte del mondo, Africa e Asia invece continueranno a rimanere le terre dell'ignoto. Non che manchi del tutto una conoscenza di queste zone, come vedremo, o che nessuno si sia mai avventurato lontano. Ma perché, nonostante i viaggi ripetuti, almeno verso Oriente, nonostante lettere, relazioni, dispacci ne svelino in molte occasioni l'aspetto reale, a prevalere è il più delle volte l'immagine fantastica, creata dal mito e dalla tradizione letteraria, quell'immagine nella

quale l'Occidente ha voluto continuare a credere, non trovando, forse, nella propria normalità nessun parametro di valutazione che l'aiutasse a decifrare qualcosa di così diverso. L'incomprensibile diventa il prodotto di una terra in cui il meraviglioso-mostruoso rappresenta non l'eccezione ma la regola.

Per i geografi classici l'Africa era uno dei tre continenti in cui convenzionalmente si divideva il mondo. Questa nozione era stata trasmessa agli studiosi medievali, ma rispetto alla complessità delle relazioni che legarono l'Europa all'Asia, si può dire che dietro la definizione geografica dell'Africa ci fosse ben poco d'altro. Al di là delle zone costiere settentrionali, ben conosciute e frequentate, come si è già avuto modo di sottolineare, l'interno appare quasi ignorato, né si ha idea della profondità del continente, fino ai viaggi dei navigatori portoghesi dell'ultimo decennio del XV secolo. Nel 1488 Bartolomeo Diaz aveva dimostrato che era possibile circumnavigare l'Africa, arrivando a scoprire il capo di Buona Speranza; e nel luglio 1497 Vasco da Gama lasciava Lisbona per raggiungere Calcutta il 20 maggio 1498 e tornare indietro a Lisbona nell'estate del 1499, doppiando il promontorio verso cui lo avevano portato le esplorazioni del suo conterraneo. In realtà noi possiamo solo presumere che non si avesse cognizione di questo continente per il semplice fatto che non possediamo testimonianze che

dimostrino il contrario. Tuttavia rimangono nella documentazione episodi isolati, di personali avventure o di più organizzate spedizioni, che rimandano a una qualche forma di conoscenza, sia pur frammentaria, e comunque sembrano costituire prova di un interesse, di un desiderio di sapere che lasciano presupporre la diffusione di notizie e di interrogativi circa la reale estensione dei territori africani[26]. Nel 1415, del resto, i portoghesi avevano conquistato Ceuta, sul lato marocchino dello stretto di Gibilterra, divenuta base di partenza per esplorazioni molteplici delle coste occidentali. Nel 1419-20 erano state colonizzate le isole di Madeira, fra il 1427 e il 1439 le Azzorre. Nel 1444 i navigatori portoghesi raggiunsero il fiume Senegal. E ancor prima, non è da escludere che il racconto di Marco Polo contenga riferimenti ad isole che potrebbero essere identificate con Zanzibar e forse con il Madagascar. Mentre è certo che a metà del Quattrocento il genovese Antonio Malfante fece un tentativo sfortunato di attraversare il deserto del Sahara alla ricerca di oro, il veneziano Ca' da Mosto giunse fino alle coste dell'attuale Mauritania e il fiorentino Benedetto Dei affermò di aver fatto affari nel 1470 a Timbuktu, sul fiume Niger[27]. Occasionali viaggi di europei che si siano spinti in profondità possono essersi verificati, ma regna anche in questo caso estrema incertezza sull'attendibilità dei racconti[28].

Molto più stretti, ravvicinati e frequenti erano stati, almeno negli ultimi secoli del Medioevo, i rapporti degli europei con il continente asiatico. Si è già detto dei «pionieri» della prima metà del XIII secolo, inviati in ricognizione verso le terre dello sterminato impero mongolo: Giovanni da Pian del Carpine, Nicolas Ascelin, Simeone di San Quintino, André de Lonjumeau, Guy e Jean de Carcassonne, Guglielmo di Rubruck. D'altra parte ambascerie ed «esploratori» giungono in Occidente anche dalle lontane regioni d'Oriente. Spesso sono appartenenti alle comunità nestoriane, che fungono da tramite, altre volte sono espressione diretta del potere tartaro. Nel secondo Duecento e nel corso del Trecento si infittisce questo andirivieni di negoziatori, di missionari, di uomini d'affari. Vescovi italiani e francesi si alternano alla guida della diocesi di Pechino, missioni francescane si stabiliscono in Asia centrale, il mercante italiano Pietro da Lucalongo passa tre mesi in India: non si tratta più di occasionali e ardimentose imprese, ma della sistematica perlustrazione di un continente affascinante, strano e che soprattutto si estende quasi all'infinito. Quanti tornano in patria scrivono impressioni fugaci, che confluiscono in scritti di altri, vere e proprie relazioni che sono diffuse e costituiscono materiale per trattati enciclopedici. Disegni, miniature, stoffe ricamate, ceramica decorata conducono immagini preziose di quel mondo che è arduo perfino raccontare[29]. E infatti,

cosa si narra in quegli scritti, di cosa parlano quei testimoni oculari, quegli osservatori attenti, se non di qualcosa oltre misura, di una natura aliena, di una straordinaria umanità? Quando il reale non basta più a costruire una visione esotica la fantasia supplisce con le stravaganze. E alcune di queste trovano posto perfino sulle mappe che disegnano il mondo conosciuto.

La tradizione medievale delle mappe ha una composita e non del tutto chiarita derivazione dalla cultura geografica romana, da quella araba e forse in parte anche dai cinesi. La maggior parte di quelle rappresentazioni erano formate, almeno prima del XV secolo, da semplici diagrammi entro cui venivano inscritte informazioni di genere diverso: geografiche, zoologiche, antropologiche, morali, teologiche, storiche. Le più antiche mappe appartenevano in genere all'uno o all'altro tipo di due filoni bene individuabili. Nel primo dei due il nord è collocato in cima e linee orizzontali dividono il cerchio in sette fasce rappresentanti le zone fredda, temperata e torrida a settentrione e a meridione del fiume Oceano posto al centro. Nel secondo modello è l'est a essere posto in alto, mentre lo spazio è suddiviso a forma di T in tre sezioni, che rappresentano l'Asia nella fascia superiore, l'Europa a sinistra e l'Africa a destra. Una variante di quest'ultima è rappresentata dalla mappa quadripartita, con l'aggiunta di un quarto

continente costituito dagli Antipodi, separato da Asia e Africa mediante il fiume Oceano[30].

Un cambiamento significativo è segnato dalla mappa del X-XI secolo detta Anglo-Sassone o Cotton, probabilmente eseguita sulla base di una fonte di ispirazione latina, che comincia a rilevare fisicamente gli elementi costitutivi del paesaggio. I monti vi compaiono disegnati in colore verde, il mar Rosso e il golfo Persico sono due macchie purpuree, il Nilo è tracciato con tutta l'imponenza del suo delta[31]. Su questo nuovo modello, dal disegno certamente più complesso e più adatto a identificare, almeno per suggestione di immagini, il mondo fisico, si cominciano a costruire mappe anche di dimensioni notevoli, quasi riproduzioni grafiche di enciclopedie del sapere geografico. Famose quella di Ebstorf, di oltre tre metri e mezzo di larghezza, andata distrutta in un raid aereo nel 1943 e ricostruita sulla scorta di antiche riproduzioni, o quella di Hereford, dipinta a Lincoln intorno al 1280, di poco più di un metro di ampiezza. Alcune di esse facevano bella mostra di sé dipinte sulle pareti di palazzi e di abbazie. Così si racconta del re inglese Enrico III e dei suoi palazzi di Westminster e Winchester, così racconta di aver visto a Waltham Abbey il monaco di St. Albans Matthew Paris[32].

Le fonti di queste piccole o gigantesche «storie» continuano ad essere le consuete della cultura medievale: la Bibbia, che ispira, ad esempio, le

scene dipinte dal Vecchio e dal Nuovo Testamento o la rappresentazione di Gerusalemme posta spesso al centro del disegno; la *Naturalis Historia* di Plinio, letta soprattutto come raccolta di tutte le favole che si sono fissate in forma definitiva sulle terre orientali, arricchita dal *Romanzo* medievale di Alessandro Magno, contenitore eccellente di tutte le meraviglie dell'India; ma anche gli itinerari medievali di pellegrinaggio e le strade percorse abitualmente dai mercanti.

Per quanto riguarda la penisola italiana era diffusa la convinzione, confermata da una tecnica cartografica che ne proiettava la figura da ovest ad est, che fosse racchiusa a nord dal golfo Adriatico, a sud dal Tirreno, a oriente dallo stretto di Messina e a occidente dalla Gallia e dalla Germania. Alla metà del XII secolo il musulmano Edrisi, incaricato dal re di Sicilia Ruggero II di compilare un trattato di geografia che descrivesse il mondo conosciuto, costruiva una carta in cui il Mediterraneo e la Sicilia erano collocati in alto. Questa visione, rimasta in molte carte nautiche fino al XIV secolo e persino nel celebre mappamondo di fra' Mauro camaldolese costruito a Venezia a metà del secolo successivo, obbediva ai criteri islamici di redazione delle carte nautiche, orientate con il nord in basso. Ma era insieme una affermazione politica che metteva il Mediterraneo e l'Italia in posizione di preminenza e non più come subordinata appendice dell'Europa continentale[33].

Dall'inizio del Trecento alle *mappae mundi* e alle mappe locali, che rappresentano una regione, un paese, un luogo in particolare, si sono affiancati i portolani, essenzialmente carte marine usate per la navigazione, che raffigurano in maniera schematica le linee di costa del Mediterraneo e del mar Nero, benché possano estendersi anche alle coste dell'Europa occidentale, fino alle isole Britanniche e al mare del Nord e talvolta al Baltico o alle coste occidentali dell'Africa. Sono soprattutto i portolani a recare traccia delle scoperte e dei reali cambiamenti: Bilbao, fondata nel 1330, si trova nominata già a partire dal 1339; Montpellier, passata alla Francia dalla corona d'Aragona nel 1349, è rappresentata con l'emblema francese dal 1426. Nelle mappe il processo di assimilazione delle conoscenze empiriche sembra essere stato più lento. Il viaggio di Marco Polo è entrato nell'*Atlante Catalano* nel 1375 mentre alla metà del XV secolo ancora era ignorata la realtà dell'oceano Indiano[34]. A partire dal secondo Quattrocento, ogni nazione sviluppa un proprio tipo di portolano, con caratteristiche talvolta assai dissimili. Le mappe italiane, per esempio, non mostrano in genere nulla che non sia rilevante per la navigazione; al contrario quelle catalane disegnano aspetti dell'entroterra, fiumi, monti, oltre a includere decorazioni. Ma in questo secolo la rappresentazione cartografica compie in generale notevoli progressi grazie soprattutto alla traduzione in latino della *Geografia* di Tolomeo, alla

crescita di interesse verso il calcolo delle coordinate geografiche e il loro uso nella costruzione delle mappe, infine proprio in virtù della successione di viaggi che avevano disvelato notevoli porzioni di mondo.

---

[1] Daniel, *Gli Arabi*, cit., p. 90.

[2] Sul concetto di Europa e la sua evoluzione nel tempo cfr. O. Capitani, *L'idea di Europa nel Medioevo*, Milano, Vita e Pensiero, 1994; F. Chabod, *Storia dell'idea di Europa*, Bari, Laterza, 1964; D. Hay, *Europe. The Emergence of an Idea*, Edinburgh, Edinburgh University Press, 1968. Sulla percezione dall'esterno dell'entità Europa si veda invece G. Ortalli, *Scenari e proposte per un medioevo europeo*, in *Storia d'Europa*, Torino, Einaudi, 1994, III: *Il Medioevo*, pp. 5-40, in particolare pp. 29-40.

[3] Con il nome di Gog e Magog vennero indicate leggendarie popolazioni selvagge dell'Asia centrale che la tradizione biblica collegava all'avvento di una nuova età: le distruzioni da loro operate sarebbero state il segno di un ritorno di Cristo. Nel Medioevo era diffusa la leggenda di Alessandro Magno e della fantastica muraglia di bronzo da lui fatta costruire per tenerle lontane; così vennero rappresentate in alcuni dei più celebri mappamondi medievali. Cfr. Bigalli, *I Tartari e l'Apocalisse*, cit., in particolare pp. 173-177.

[4] A. Arioli, *Le isole mirabili. Periplo arabo medievale*, Torino, Einaudi, 1989, p. 77; anche pp. 169 e 218-221. L'autore di questo brano, vissuto fra il 1203-4 e il 1283-84, nato in una città del nord dell'Iran, è morto a Baghdad. Medico, astronomo, geografo, ha lasciato due opere, una *Cosmografia* e una *Geografia*. L'epiteto *Bicorne*, nella traduzione dall'arabo, sembra riferibile ad Alessandro Magno.

[5] *Ibidem*, p. 169.

[6] P. Dinzelbacher, *Le vie per l'aldilà nelle credenze popolari e nella concezione erudita del Medioevo*, in «Quaderni Medievali», 25, 1987, pp. 6-35; P. Durazzo, *Il Paradiso Terrestre nelle carte medioevali*, Bologna, Forni, 1979 (rist. anast. dell'ed. del 1886). Cfr. anche J. Le Goff, *L'immaginario medievale*, Roma-Bari, Laterza, 1988, in particolare i

saggi *Aspetti eruditi e popolari dei viaggi nell'aldilà nel Medioevo*, pp. 75-98 e *Il tempo del Purgatorio, secoli III-XIII*, pp. 99-116.

[7] *Travel and Travellers*, cit., pp. 1-38. G.C. Garfagnini, *Cosmologie medievali*, Torino, Loescher, 1986, in particolare per Beda, pp. 76-78; su quest'ultimo cfr. C. Leonardi, *Il Venerabile Beda e la cultura del secolo VIII*, in *I problemi dell'Occidente nel secolo VIII*, Spoleto, Cisam, 1973, vol. II, pp. 603-658 e Musca, *Il Venerabile Beda*, cit. Beda visse fra il 672 e il 735.

[8] Cfr. Garfagnini, *Cosmologie*, cit.; C. Singer, *Breve storia del pensiero scientifico*, Torino, Einaudi, 1961; G. Preti, *Storia del pensiero scientifico*, Milano, Mondadori, 1975; *La filosofia della natura nel Medioevo*, Milano, Vita e Pensiero, 1966; *Imago mundi. La conoscenza scientifica nel pensiero basso-medievale*, Todi, Accademia Tudertina, 1983; C.V. Langlois, *La connaissance de la nature et du monde au Moyen-Âge*, Paris, Hachette, 1911; Zumthor, *La misura del mondo*, cit.

[9] Garfagnini, *Cosmologie*, cit., pp. 76 e 79. L'autore è il Venerabile Beda, e l'opera è il *De natura rerum*.

[10] A. Ja. Gurevic, *Le categorie della cultura medievale*, trad. it. Torino, Einaudi, 1983, p. 75 (ed. orig. 1972); R. Ariew e P. Duhem, *Medieval Cosmology*, Chicago, University of Chicago Press, 1987.

[11] Cardini, *I viaggi*, cit., p. 176.

[12] M. Milanesi, *La rinascita della geografia dell'Europa. 1350-1480*, in *Europa e Mediterraneo*, cit., pp. 35-59, in particolare pp. 35 e 52.

[13] L'edizione dell'opera di Fazio degli Uberti *Il Dittamondo* e le *Rime* è a cura di G. Corsi, Bari, Laterza, 1952. Secondo Luigi De Anna la descrizione del Settentrione operata da Fazio sarebbe fra le più accurate, poiché l'autore è riuscito a fondere l'eredità della cultura antica con una «conoscenza più documentata giunta in Italia grazie ai contatti mercantili che, a loro volta, arricchiscono e completano quella cartografica»: *Il settentrione d'Europa nella coscienza italiana tra il XIV e il XVI secolo*, in *Europa e Mediterraneo*, cit., pp. 141-170, qui p. 141. Si veda, dello stesso autore, *L'immagine della Finlandia nella cultura medievale*, in «Quaderni Medievali», 23, 1987, pp. 55-71. Su Fazio e la sua descrizione del Nord, cfr. E. Rosato, *Le notizie sui paesi settentrionali nel «Dittamondo» di Fazio degli Uberti*, in «Bollettino della Reale Società Geografica Italiana», s. VII, vol. III, 3, 1926, pp. 126-150. Su questi temi cfr. inoltre F. Cardini, *Mito del Nord e conoscenza del Settentrione in alcune fonti fiorentine del Trecento*, in *Italianistica*

Scandinava (Atti del II Congresso degli italianisti scandinavi, 3-6 giugno 1976), Turku, 1976, pp. 183-221, ripubblicato in Cardini, *Minima medievalia*, cit., pp. 211-234. Per un'evoluzione delle conoscenze geografiche: G.H.T. Kimble, *Geography in the Middle Ages*, London, Methuen & C., 1938; N. Broc, *La geografia del Rinascimento*, trad. it. Ferrara, Istituto di Studi rinascimentali, 1989.

[14] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., pp. 26-30.

[15] Phillips, *The Medieval Expansion*, cit., pp. 188, 192-193, 195-197; il poema fu composto in Francia durante il periodo dell'esilio fra il 1260 e il 1266, dunque Brunetto Latini dovrebbe avere assimilato almeno le notizie sull'Asia di Guglielmo di Rubruck, inviato presso i mongoli dal re di Francia quasi un decennio prima.

[16] De Anna, *Il settentrione d'Europa*, cit., pp. 154-156.

[17] Phillips, *The Medieval Expansion*, cit., pp. 195-197. Anche Adamo di Brema si serve di notizie dell'XI secolo per quanto attiene all'Islanda e alla Groenlandia; e Guglielmo di Tiro, scrivendo fra il 1169 e il 1173 la *Historia rerum in partibus transmarinis gestarum*, in 23 libri, utilizza varie fonti per gli avvenimenti anteriori al 1140 e crea poi un'opera originale, frutto in parte dei suoi numerosi viaggi come cancelliere di Baldovino IV e in parte della conoscenza di numerose lingue fra cui latino, greco ed arabo (cfr. Daniel, *Gli Arabi*, cit., p. 326). Sulla «geografia allegorica del Medioevo», che anche nella rappresentazione cartografica unisce elementi desunti dalla tradizione sacra ad altri recuperati dalla storia, ad altri ancora ricavati dall'osservazione, cfr. A.D. Van Den Brincken, «*[…] ut descriveretur universus orbis*». *Zur Universalkartographie des Mittelalters*, in «Miscellanea Mediaevalia», 7, 1970, pp. 249-278.

[18] C. Vivanti, *Pio II e la cultura geografica del suo tempo*, in *Europa e Mediterraneo*, cit., pp. 125-140, alle pp. 134-139. Cfr. anche N. Casella, *Pio II tra la geografia e la storia. La Cosmographia*, in «Archivio della Società Romana di Storia Patria», s. III, XXVI, 1972, pp. 35-112.

[19] Lewis, *Europa barbara e infedele*, cit., pp. 58-59.

[20] Cfr. Roux, *Gli esploratori*, cit., pp. 49-51.

[21] De Anna, *Il settentrione d'Europa*, cit., pp. 141-143.

[22] Bigalli, *I Tartari*, cit., p. 3.

[23] Lewis, *Europa barbara e infedele*, cit., pp. 131-135 e 147-148; E. Ashtor, *Che cosa sapevano i geografi arabi dell'Europa occidentale?*, in

«Rivista Storica Italiana», 81, 1969, pp. 453-479. S. Tramontana, *L'isola di Allāh. Luoghi, uomini, cose di Sicilia nei secoli IX-XI*, Torino, Einaudi, 2014, pp. 222-232.

[24] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., p. 38.

[25] Milanesi, *La rinascita della geografia*, cit., pp. 38-39.

[26] Cfr. su questi argomenti: Chaunu, *L'espansione europea*, cit.; M. Mollat, *Études d'histoire maritime*, Torino, Bottega d'Erasmo, 1977; J.H. Parry, *Le grandi scoperte geografiche*, Milano, Il Saggiatore, 1971; F. Surdich, *Le grandi scoperte geografiche*, Firenze, La Nuova Italia, 1975. Nel 1291 i fratelli Vivaldi, partiti da Genova, avevano seguito la costa, raggiungendo forse il golfo di Guinea: cfr. Ch. de La Roncière, *La Découverte de l'Afrique*, Le Caire, Société Royale de Géographie d'Egypte, 1924. Si veda anche Phillips, *The Medieval Expansion*, cit., pp. 149-150, 152-153, 227, 229-230 e, per una visione dell'Africa dall'orizzonte asiatico, T. Filesi, *Le relazioni della Cina con l'Africa nel medio evo*, Milano, Giuffrè, 1975.

[27] De La Roncière, *La Découverte de l'Afrique*, cit. Per la figura di Benedetto Dei si veda anche il *Dizionario Biografico degli Italiani*, alla voce, e inoltre Benedetto Dei, *La Cronica dall'anno 1400 all'anno 1500*, a cura di R. Barducci, Firenze, Papafava editore, 1985. Le esplorazioni delle coste africane proseguirono a opera dei portoghesi per tutto il Quattrocento, fino all'impresa compiuta da Bartolomeo Diaz nel 1488 di doppiare il capo d'Africa, mettendo per la prima volta in collegamento l'oceano Atlantico e l'oceano Indiano. Cfr. anche Caraci, *Viaggi ed esplorazioni*, cit.; B. Penrose, *Travel and Discovery in the Renaissance, 1420-1620*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1952.

[28] Due testi trecenteschi, *Il Libro di conoscenza di tutto il mondo*, scritto da un anonimo francescano spagnolo nel 1340 e il *Songe du Vieil Pèlerin* di Philippe de Mézières, cancelliere di Cipro, risalente al 1388-89, danno informazioni sulla regione della Nubia, in cui dicono di essere stati dei mercanti italiani: cfr. Phillips, *The Medieval Expansion*, cit., pp. 152-153. Le profondità africane dovevano essere più familiari ai mercanti e ai viaggiatori appartenenti all'area musulmana.

[29] J. Baltrusaitis, *Il Medioevo fantastico*, trad. it. Milano, Adelphi, 1993, pp. 193-200 (ed. orig. 1955). Dello stesso autore si veda anche *Réveils et prodiges. Le gothique fantastique*, Paris, A. Colin, 1960. Lo studioso annette grandissima importanza all'influsso esercitato dai

viaggiatori e dalla letteratura prodotta sulla base dei loro racconti sulla fantasia e sulla curiosità dei contemporanei. Lo stesso Cristoforo Colombo sarebbe stato spronato alle sue imprese dall'appassionata lettura di Marco Polo. È indubbio che influssi orientali sono riscontrabili quasi in ogni campo a partire dal XIII secolo, nella moda e nell'arte. Cfr. anche M. Bussagli, *Il gusto dell'orientalismo e le collezioni*, in *L'Oriente*, cit., pp. 200-213.

[30] Queste notizie e le altre che seguono sono desunte in particolare da P.D.A. Harvey, *Medieval Maps*, London, The British Library, 1991. Sull'argomento: *The History of Cartography. I. Cartography in Prehistoric, Ancient, and Medieval Europe and the Mediterranean*, a cura di J.B. Harley e D. Woodward, Chicago-London, The University of Chicago Press, 1987, in particolare pp. 283-500; M.T. di Palma, *Cartografia medievale*, in *L'Oriente*, cit., pp. 88-107. Cfr. anche, per ulteriori informazioni generali, *La cartografia europea tra primo Rinascimento e fine dell'Illuminismo* (Firenze, 13-15 dicembre 2001), a cura di A.F. Almeida, A. Cattaneo e D. Curto, Firenze, Olschki, 2003; *Géographie du monde au moyen âge et à la renaissance*, a cura di M. Pelletier, Paris, Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, 1989; Broc, *La geografia del Rinascimento*, cit. E inoltre, T. Campbell, *The Earliest Printed Maps*, London, The British Library, 1987; *L'Europa delle carte. Dal XV al XIX secolo. Autoritratti di un continente*, a cura di M. Milanesi, Milano, Mazzotta, 1990; J. Schulz, *La cartografia tra scienza e arte, carte e cartografi del Rinascimento italiano*, Ferrara, Istituto di Storia del Rinascimento, 1990; Van Den Brincken, «*[…] ut describeretur orbis*», cit.

[31] Harvey, *Medieval Maps*, cit. Il nome deriva dall'essere stata la mappa contenuta in un volume di scritti anglosassoni appartenuto nel XVII secolo a sir Robert Cotton. L'autore ritiene che la fonte possa essere stata una mappa di Marco Agrippa della fine del I secolo a.C.

[32] *Ibidem*.

[33] Cfr. M. Quaini, *L'Italia dei cartografi*, in *Atlante*, Torino, Einaudi, 1976, pp. 5-50; Id., *Appunti di storia della cartografia*, Genova, Bozzi, 1967. Edrisi, giunto a Palermo nel 1139, portò a termine l'opera conosciuta con il nome di *Libro di Ruggero* nel 1154. Si componeva di due parti: una carta geografica riprodotta su un pesante disco d'argento andato perduto e la relativa descrizione in arabo. Il libro è pubblicato in M. Amari, *Biblioteca arabo-sicula*, Torino, Loescher, 1880, vol. I, pp. 31-133 (rist. anast. Bologna, Forni, 1981). Sull'autore e

sull'opera si vedano le osservazioni di S. Tramontana, *La monarchia normanna e sveva*, in *Storia d'Italia*, diretta da G. Galasso, III: *Il Mezzogiorno dai Bizantini a Federico II*, Torino, Utet, 1983, pp. 437-768, alle pp. 605-606. U. Tucci, *Credenze geografiche e cartografia*, in *Storia d'Italia*, V: *I documenti*, vol. I, pp. 47-85 (in particolare pp. 58-59 e 67), Torino, Einaudi, 1973, fornisce notizie specialmente per gli errori nella rappresentazione geografica della penisola italiana.

[34] Cfr. su questo J. Le Goff, *L'Occidente medievale e l'oceano Indiano. Un orizzonte onirico*, in Id., *Tempo della chiesa e tempo del mercante*, Torino, Einaudi, 1977, pp. 257-277.

Capitolo sesto

Esseri disumani e meraviglie

La conoscenza e la rappresentazione del mondo, come operazioni culturali, risentono in buona misura anche dell'atteggiamento dell'uomo verso la natura. Una natura non del tutto indifferenziata dalle forme umane, uno spazio non puramente geografico, ma religioso-mitologico da popolare, più che con l'esatta riproduzione dei fenomeni e degli esseri, con le linee essenziali e convenzionali di modelli già sperimentati nella tradizione filosofica e letteraria. Lo spazio naturale assume allora quel tanto di indeterminatezza e di cristallizzazione tipologica insieme, da permettere, nella descrizione narrativa e nella rappresentazione grafica, l'uso contemporaneo di elementi veritieri e di elementi fantastici, che vanno a comporre un quadro non tanto della realtà o delle conoscenze in termini geografici o dei traguardi raggiunti nelle esplorazioni, quanto delle illusioni, delle paure, delle speranze, dei sogni, delle fobie del mondo occidentale.

Lo ha scritto in modo molto suggestivo Jacques Le Goff, parlando dell'oceano Indiano come di un «orizzonte onirico»[1]. Quell'oceano ritenuto un

mare clausum, per meglio proiettarvi forse le apparenze di uno scenario meraviglioso:

> Al contrario degli uomini del Rinascimento, quelli del Medioevo non sanno guardare, ma son sempre pronti ad ascoltare e a credere tutto ciò che si dice loro. E così, nel corso dei loro viaggi, si danno loro a bere racconti meravigliosi, ed essi credono di aver visto ciò che hanno appreso, sul posto certamente, ma per sentito dire. Soprattutto, nutriti in partenza di leggende che ritengono verità, portano con sé i loro miraggi e la credula immaginazione materializza i loro sogni[2].

Ma cosa c'è in questo mondo delle meraviglie? Geograficamente parlando esso è concepito come l'unione di tre Indie. C'è l'India maggiore, dove è grosso modo l'attuale; l'India minore, che si estende dal nord della costa di Coromandel e include le penisole del sud-est asiatico; l'India meridiana, che comprende l'Etiopia e le regioni costiere del sud-ovest asiatico. È questo legame o questa confusione, dice Le Goff, tra l'Africa orientale e il Meridione dell'Asia a sottolineare la creazione di un unico mondo meraviglioso, quello collocato appunto ai margini delle terre conosciute, in cui si avverano i sogni. L'antico sogno cristiano di trovare la via d'accesso al Paradiso terrestre e con essa forse di ritrovare la chiave della perduta felicità. Il sogno profano e materiale della ricchezza, dell'opulenza straordinaria, dell'inesauribilità delle risorse. «L'oceano Indiano è un orizzonte mentale, l'esotismo dell'Occidente medievale»[3]. Quanto è povero, limitato, soffocato da vincoli gerarchici e ossessionato da regole di

rigida morale l'Occidente, tanto è doviziosa, esuberante, senza barriere, innocentemente sensuale questa benedetta terra d'Oriente in cui un alchimista di genio ha distillato il meglio delle sue scoperte[4].

Al centro di questa immagine speculare del mondo cristiano occidentale, la leggenda crea un'altra leggenda, quella di un re mitico, cristiano nestoriano, sovrano e sacerdote di un regno sterminato che corre fino alla torre di Babele, più ricco e più potente di ogni altro principe regnante della terra, in grado di dominare la materia e i suoi eccessi, gli uomini e i semiumani, le belve feroci e i serpenti alati di grandezza smisurata. È il Prete Gianni, della cui esistenza si comincia a favoleggiare alla fine del XII secolo e che appare come l'unica possibilità di fronteggiare l'ampiezza e la rapidità della diffusione della dottrina dell'Islam, il baluardo a difesa del mondo non musulmano, da cui partirà, secondo le aspettative cattoliche, l'offensiva di riconquista e sottomissione dei popoli già islamizzati[5].

«Un re più possente», «un regno più vasto», «genti più numerose», avevano immaginato le culture arabe oltre il limitare dell'Oceano a occidente. La leggenda del Prete Gianni appare come la contrapposizione dell'idea musulmana che nelle terre dove tramonta il sole, al di là delle acque, esista un simbolo di sovrastante potenza, di quella forza che si misura in paesi e in sudditi.

Oltre i confini ognuna delle due civiltà immagina un'espressione superiore di potere: la cristianità, in un'illusione consolatoria, finisce per ricrearlo secondo le proprie caratteristiche e paladino delle proprie idee; l'Islam non nutre sentimenti di paura nei confronti dell'Europa cattolica, può ben suscitare dalle profondità dell'ignoto un rivale, può misurare la «limitatezza» della propria vastità in una sfida per la supremazia.

Tra il Mediterraneo e l'oceano Indiano esistevano relazioni commerciali fin dal I secolo a.C. La divisione dell'impero nelle due parti d'Oriente e d'Occidente sottrasse l'oceano Indiano alla sfera dei rapporti diretti a partire dal IV secolo. Il mondo occidentale comunicava con Bisanzio, con l'Egitto e la Siria islamizzati fin dal VII secolo e i mercanti persiani o arabi fungevano da intermediari. Fra XIII e XIV secolo i mongoli, pur non includendo l'oceano Indiano nel loro impero, ne conquistarono alcuni accessi terrestri aprendo la via a missionari e mercanti dell'Occidente.

I mostri popolano l'Oriente più lontano e misterioso, soprattutto le «tre Indie» racchiuse nel cerchio magico dell'Oceano, generatore di prodigi. Pigmei che combattono armati di crani, uomini dotati di un solo smisurato piede sul quale si muovono a grande velocità, uomini con la testa di cane o senza testa, selvaggi privi di bocca o con orecchie di cani e un solo occhio, draghi, scorpioni volanti di taglia inusitata sono stati creati prima

ancora che dalla letteratura greca, dall'epica indiana, e da queste attraverso gli scritti di Diodoro Siculo, Strabone, Plinio, Solino, Marziano Capella sono penetrati nella cultura medievale, permeandone molto a lungo ogni strato[6]. Il paesaggio entro cui si muovono le razze favolose è fatto di montagne d'oro e di diamanti, di piante che producono esseri viventi, di barriere di fuoco, di fiumi che sgorgano direttamente dall'Eden. Una mirabile fonte di ispirazione per gli scrittori e i naturalisti dell'età medievale fu poi il *Romanzo di Alessandro*, descrizione delle avventurose campagne del re e più ancora racconto delle tante favole sull'India. Scritto in greco, riprodotto in numerose versioni latine e volgari, con l'aggiunta di una presunta *Lettera* di Alessandro ad Aristotele che descrive i portenti dell'India, circolò moltissimo[7]. Un gran numero di manoscritti riportavano miniature ricche di particolari in cui gli esseri e le cose prodigiose acquistavano una evidenza fisica suggestiva. Una fisionomia incredibile, tradotta in linee di disegno e piani di colore, sostenuta dalle parole scritte, finiva dunque per assumere credibilità, la verosimiglianza necessaria ad attingervi quasi un soffio di vitalità che animava una realtà impossibile.

Persino gli scrittori cristiani cedettero al forte potere di attrazione che questa sorta di mitologia geografica esercitava. Con fini argomentazioni e sottigliezze, anzi, sant'Agostino offriva una solida

base dottrinaria alle divagazioni fantastiche dei letterati-geografi. Pur non spingendosi ad accettare interamente l'esistenza di razze favolose – Agostino insinuava infatti il dubbio che i racconti potessero essere falsi – tuttavia trovava il modo di conciliare il fantastico con il reale, il mostruoso con l'umano, il profano con il divino. Se i racconti non mentono, e queste genti vivono, allora sono umani; come accadono nascite mostruose, così possono essere generate intere razze. Forse Dio le ha create per rendere più chiaro il proprio agire, affinché l'uomo con il suo limitato intelletto non arrivasse a dubitare della perfezione divina. Dar vita a una moltitudine di uomini «diversi» in modo strano e meraviglioso significa mostrare come nessun essere di fattezze singolari sia imputabile a fallimenti nel divino operare. Queste argomentazioni costituiscono gli elementi giustificativi e interpretativi del fenomeno per tutti i religiosi, i naturalisti, i cosmografi, gli enciclopedisti dei secoli seguenti. Basti ricordare che Isidoro di Siviglia, nelle sue *Etymologiae*, scritte forse tra il 622 e il 633, affermava semplicemente che le mostruosità sono parte della creazione e non qualcosa *contra naturam*[8]. Con i racconti «dal vero» del XV e del XVI secolo, alcuni dei quali di grande precisione e attendibilità, i mostri non scompaiono, ma certamente arretrano, vanno ad abitare regioni più remote, vengono localizzati «altrove» dall'India o da regioni geograficamente

determinate. In generale però la categoria del favoloso fatica a scomparire[9].

I viaggiatori mescolano notizie di fatti osservati, e magari deformati nel ricordo dall'incapacità a interpretare bene e a rendere con esattezza il difforme, il dissimile, lo strano, a reminiscenze culturali e a racconti orali appresi durante il cammino o prima o subito dopo il ritorno a casa. Le meraviglie lette costituiscono un substrato di conoscenza e di aspettative difficili da allontanare dalla mente e che oltretutto orientano la percezione e l'apprendimento del reale. A volte i nostri testimoni oculari ammettono di non aver visto direttamente, di non aver sperimentato ma di avere appreso «per certo». Così è un'impresa quasi impossibile ripercorrere parola per parola le loro esperienze per verificarne il possibile addentellato con la realtà. E forse è anche operazione inutile, poiché l'opera vive ed è significativa come testimonianza nella complessità del suo insieme, proprio in virtù del fatto che si tratta di un'esperienza umana e culturale insieme, in cui gli elementi soggettivi e oggettivi, naturali e meravigliosi, desunti dall'osservazione o inventati, formano la visione di un mondo che è, simultaneamente, guardato e immaginato.

Talvolta i particolari di una creatura mostruosa possono trovare spiegazione in pratiche locali deformanti o in attributi fisici molto lontani da qualunque esperienza occidentale. Persino le

magiche formazioni naturali, le montagne di pietre preziose, gli alberi dispensatori di pane, di miele, di esseri viventi hanno una sia pur minima probabilità di trovare una spiegazione razionale. Non di rado è il modo iperbolico di riferire, sono le parole che rendono estraneo e inverosimile l'oggetto. Il «cammello volante», con «le zampe sottili», che «cavalca un miglio in un secondo» e percorre in un giorno un territorio che a piedi ne richiederebbe quindici e potrebbe volare ancora più veloce se solo il cavaliere riuscisse a mantenersi in groppa, rischia, per esempio, di non assomigliare affatto al dromedario che è nella descrizione di Rabbi Petachia, ma piuttosto a un qualche esotico e ibrido animale di fantasia[10]. Gli stessi autori finiscono, senza volere, per fuorviarci, proprio per questo complesso processo di trasmissione della conoscenza. Essi devono infatti scoprire il diverso, trovare nel proprio linguaggio, e prima ancora nel proprio sistema concettuale e culturale, il modo e le parole per descriverlo, spesso non comprendendolo esattamente, e noi dovremmo cercare di scoprire, alla luce delle attuali cognizioni, a quale fenomeno, pratica, usanza, razza, luogo reale facciano riferimento. Senza contare i pregiudizi che gravano sulle loro e sulle nostre capacità di discernimento e di valutazione.

Gli uomini dalla faccia canina che si ritrovano con insistenza in tante relazioni di viaggio, dall'*Ystoria Mongolorum* di Giovanni da Pian del

Carpine agli scritti di Rubruck, di Odorico, a quelli di Ibn Battuta, appartenente a tutt'altra tradizione, potrebbero trovare una spiegazione in qualche deformazione artificiale a scopo rituale. «Al paese di Barahnakar [...] le genti hanno bocche di cani. Sono selvaggi che non si rifanno né alla religione indiana né ad altra che sia», scriveva Ibn Battuta, e riferendosi probabilmente alla stessa località Marco Polo aveva notato: «e sono come bestie salvatiche. E tutti quelli di quest'isola anno lo capo di cane e denti e naso come di grandi mastini»[11].

Ci sono terre, oltre l'Indo, in cui le femmine hanno forma umana, «ma li mascoli di cane», e nel nord-est della Russia si incontrano uomini di straordinarie fattezze, che per avere bocca e stomaco minuscoli si nutrono aspirando i vapori che escono dalla pentola in cui mettono a cuocere la carne, ed altri, piuttosto «monstri» in forma umana, con piedi di bue, testa d'uomo, faccia di cane, che a ogni coppia di parole alternano latrati[12].

Di tutte le notizie straordinarie ricavabili dai resoconti di viaggio sull'Oriente si fanno anche compilazioni complete. Jean Le Long, di Ypres, nel secondo Trecento traduce Odorico, Marco Polo, Ricoldo, una relazione dell'arcivesco di Sultanyeh, la *Fleur d'Orient* e i *Voyages* di Jean de Mandeville, e di tutto questo insieme compone un'opera unica: un *Livre des Merveilles*, che nel titolo denuncia più

esplicitamente di qualsiasi commento la natura e lo scopo per cui è nata[13].

Libri di meraviglie, di prodigiosi fenomeni, di creature bizzarre, di insoliti animali, di stravaganti costumi, composti allo scopo di rendere più vicino il mondo misterioso che si estende là dove il sole nasce e dove forse genera una natura singolare. Non è del resto questo che l'Occidente vuole sentire raccontare? Non è l'aspettativa di qualcosa di eccezionale a stimolare la curiosità di tanti viaggiatori? Ecco allora che l'attesa riceve il suo premio di preziose rarità. Lo stupore e l'ammirazione per le insondabili ricchezze di quelle terre, per la copiosità dei prodotti, delle acque, delle vene aurifere, delle rocce incrostate di gemme si unisce a un brivido di paura per l'innaturalità stessa di tale rigoglio e al terrore vero e proprio nei confronti di esseri bestiali, selvaggi abitatori di un caos primordiale. I narratori allineano le loro scoperte di fronte agli occhi dei contemporanei, mescolando cose che hanno acceso di piacere la loro fantasia ad altre che hanno provocato in loro solo sgomento e disappunto.

In Odorico da Pordenone le quattromila pernici addomesticate di Trebisonda si intrecciano agli uomini dal volto canino, alle galline dal vello come pecore, agli alberi su cui crescono meloni che generano agnelli, alle donne con denti da cinghiale, ai pigmei, alla valle abitata dai morti da

cui si levano melodie di musiche e suoni fragorosi di nacchere. Il volo delle pernici dietro l'uomo che le conduce in dono al suo imperatore e il loro raccogliersi attorno a lui come pulcini ogni qualvolta si distende a riposare lo hanno «dilettato»; ed anche le galline «bianche come neve», che ha visto nella città cinese di Fu-ciu appartengono alla sfera delle immagini attraenti. La visione stessa ed il ricordo del luogo sono rasserenanti: «codesta città, assai bella, è situata sopra il mare», scrive l'autore[14]. La possibilità che esistano davvero nelle regioni del Volga alberi in grado di produrre frutti meravigliosi lo seduce, anche se non ha osservato personalmente il fenomeno ed è costretto a riferirlo per sentito dire, ma sono trasparenti sia il desiderio di accreditare le proprie fonti sia la voglia di cedere alle suggestioni della leggenda:

> Alcunché di molto meraviglioso dovrò poi dire, che tuttavia non vidi, ma udii da persone degne di fede. Poiché si dice che Cadeli è un grande regno, nel quale vi sono i monti detti Cassi. E come si dice in quelli nascono dei poponi molto grandi, che quando sono maturi, si aprono da sé e dentro vi si trova una bestiola a guisa di un piccolo agnello. Onde essi hanno quei poponi e quelle piccole carni che vi son dentro. E per quanto ciò sembri forse incredibile, tuttavia queste cose possono essere vere, come è vero che in Ibernia vi sono alberi, i quali generano uccelli[15].

Anche i «pigmei» «alti tre palmi» con cui Odorico popola la regione del Chang Jiang non provocano inquietudine eccessiva, forse in virtù del fatto che

essi «hanno un'anima ragionante come noi», mentre le genti del Tibet sono presentate sotto una luce ben diversamente macabra. Non solo le donne hanno «in bocca due denti così lunghi come quelli del cinghiale», ma i figli mangiano la carne del padre morto, consumano un banchetto con la testa del defunto e del cranio scarnificato fanno una tazza nella quale la famiglia beve per onorare il ricordo del parente. «Molte altre cose inconsuete e dissolute sono fatte da questi», sottolinea l'autore[16]. I tibetani godono di cattiva considerazione anche nelle parole di Guglielmo di Rubruck, che riferisce del «costume barbaro di mangiare i corpi dei loro parenti morti» in uso presso la popolazione, poiché la «loro religione li induce a credere che la sepoltura migliore sia nelle viscere dei parenti»[17]. Guglielmo aggiungeva però la notizia di una recente dismissione della pratica a causa del ribrezzo che suscitavano negli altri popoli e del mantenimento invece dell'usanza di fare delle «belle coppe con i crani dei parenti, così da ricordarli bevendo nei momenti di gioia». Anch'egli ammette di non riferire per diretta testimonianza ma per aver appreso la cosa da uno che «l'aveva vista».

Navigando per l'oceano Indiano Odorico incontra razze ancora peggiori nelle isole Nicobare, così vicino alle isole Andamane di cui riferiscono gli altri autori da far pensare a più di una coincidenza. Sono gli uomini e le donne dal viso canino, pagani

adoratori di un bue, che non si coprono, se non con un telo le «vergogne», fieri combattenti abituati a divorare i prigionieri quando questi non possono pagarsi alcun riscatto[18]. L'antropofagia rappresenta il grande motivo di discriminazione fra l'umanità degna di questo nome e il mondo delle fiere e sono proprio le pratiche del cannibalismo rituale a colpire maggiormente gli europei allorché entrano in contatto con popolazioni sconosciute. Non vi è quasi testimonianza occidentale sulle tragedie delle carestie e sulla disperazione della fame che non accenni a episodi atroci di cannibalismo. Tanto più crudeli, terribili appunto, perché dettati unicamente dall'istinto insopprimibile alla sopravvivenza, dall'inedia che fiacca la volontà, dalle allucinazioni dei digiuni prolungati, in un sistema culturale e religioso che rispetta il corpo umano anche oltre la morte. Una ritualità che preveda l'ingestione delle carni dei parenti defunti, simbolica introiezione del loro spirito, del loro essere, permanentemente fuso così in chi resta, appare mostruosamente inconcepibile per l'Occidente cristiano, che inorridisce per la ferinità del gesto e si commuove per il sacrilegio compiuto sul cadavere. Nessuna giustificazione di eccezionalità si può trovare poi per quel sanguinario, subitaneo, abbattere e mangiare i nemici prigionieri, quasi a voler recuperare almeno in cibo, in proteine, l'inutilità della cattura e a mettere in atto una strategia di risparmio delle risorse disponibili. Ma certamente è implicito

anche in questo sacrificio umano un rito di passaggio di qualità spirituali, di forza, di coraggio, dal corpo dei vinti a quello dei guerrieri vincitori:

> Vi sono uomini in questa isola che mangiano carne umana. Hanno questo costume, che essendo il padre vecchio, di modo che non possi far più esercizio alcuno, li figliuoli over li parenti lo mettono in piazza a vendere, e quelli che lo comprano l'ammazzano e poi se lo mangiano cotto. E se alcun giovane venisse in grande infermità, che paresse alli suoi che 'l fusse per morire di quella, il padre overo fratello dell'infermo l'amazzano, e non aspettano che 'l muora: e poi che l'hanno morto, lo vendono ad altre persone per mangiare.

L'isola di cui parla Ludovico Vartema nei suoi ricordi è l'isola di Giava e la popolazione cui fa riferimento è quella dei Battas che praticava il cannibalismo rituale. Alle domande stupefatte rivolte ad alcuni «mercatanti del paese» fu risposto, quasi con sorridente ironia per l'ingenuità degli stranieri, in maniera interrogativa circa l'usanza contraria e con tutta evidenza ai loro occhi dissennata: «O poveri Persiani, perché tanto bella carne lasciate mangiar alli vermi?»[19].

Molto tempo prima invece Marco Polo aveva esortato a non credere alla diceria che vi fossero in India uomini piccolissimi e a non prestare fede neppure a qualcuno di quegli esseri riportati dalle terre d'Oriente come specie umana mirabile perché in realtà si trattava di scimmie, assai somiglianti all'uomo, ma preparate apposta sull'isola di Giava con artifici particolari[20].

Del resto, lo abbiamo già detto, sono terre quelle della lontana Asia, in cui le ibridazioni sono molteplici e l'uomo sembra non aver del tutto compiuto la metamorfosi della propria umanità, rimanendo impigliato nel mondo vegetale o confuso nelle molteplici varietà del mondo animale. Come se non si fossero del tutto decisi per una teoria circa l'origine e l'evoluzione della specie, in quello straordinario laboratorio fissato dai contorni vaghi dell'oceano Indiano, i viaggiatori, non solo i cristiani d'Occidente ma anche i musulmani del Vicino Oriente, creano uomini con la coda dall'aspetto di scimmie, uomini-pesce, uomini-albero, uomini generati da donne fecondate dal vento. Così esistono le isole del Pesce dove «i maschi si accoppiarono con le femmine delle bestie marine e parimenti le [...] donne si giacquero con i maschi di quelle. Ne uscirono fuori creature somiglianti un po' agli uni e un po' alle altre, le quali, a loro volta, s'incrociarono tra loro, e così via. Questo avvenne tanto tempo fa, per cui ora noi possiamo rimanere a lungo e nei mari e sulla terra per questa nostra duplice natura»[21]. Nicolò de' Conti attualizza la presenza degli uomini acquatici navigando lungo il fiume Colchan e riferisce di esseri «che sono di forma umana, o pesci o mostri che siano, i quali di notte escono dall'acqua [...] e di giorno stanno sempre sotto acqua. Di questi ne sono presi alcuna volta; gli dissero che non sono differenti dalla forma umana, così i maschi come le femine»[22].

Anche l'isola delle Figlie dell'Acqua ospita creature marine simili a donne, «di bel sembiante, capelli fluenti, seni e vulve possenti, d'incomprensibile favella, scoppi di risa». Catturate da marinai vengono tenute prigioniere sulla terraferma, come fonte di piacere[23].

Nelle isole Waq Waq le donne crescono sugli alberi e tutto in loro è straordinario: sono più belle, dalle forme più perfette, dai capelli più lunghi delle donne normali. Il loro corpo statuario è maestosamente grande e intensamente profumato. Traggono vita dalla pianta come un frutto. La linfa scorre lungo le chiome e se qualcuno le recide non hanno più di un giorno di vita. A terra, si disseccano lentamente, ma chiunque le abbia staccate così dall'albero può giacere con loro ricavandone la voluttà massima, un piacere che non proveranno mai più con creature terrestri[24]. Sembra che producano un suono particolare gli alberi wak-wak[25], che ha generato questo nome. La contaminazione fra regni è complessa, ci sono piante che producono esseri viventi e ci sono piante che parlano.

Più a fondo si spingono i viaggiatori nella perlustrazione del continente asiatico e più emerge dai loro racconti un'umanità meno intrisa di favolistico. A contatto con la realtà, tuttavia, non è tanto il pregiudizio a dissolversi, quanto il sovrabbondante, l'eccesso, il meraviglioso: le immagini diventano più spoglie ma non per questo

è migliore la capacità di osservare, di comprendere e di descrivere. Quando arriva, all'inizio del Cinquecento, nel lontano arcipelago delle Molucche, probabilmente primo in Europa ad averle raggiunte, Ludovico Vartema non scopre e non racconta di sirene, di draghi, di alberi wak-wak, di uomini piccolissimi, di incroci mostruosi fra uomini e animali, di persone che parlano ed abbaiano, di piante dotate di favella, ma vede «villani quasi come bestie, senza alcun ingegno», bianchi di pelle e piccoli di statura, «debili di forza» e senza «alcuna virtù»[26]. La natura ha perso il suo potere meraviglioso e sempre di più si connotano i luoghi come le terre in cui vivono razze inferiori, fisicamente e intellettualmente, per usanze, abitudini e grado di civiltà.

La teoria geoclimatica di derivazione ippocratica, nutrita di elementi platonici e aristotelici, quella stessa che forniva il supporto scientifico all'affermazione di una superiorità mediterranea su tutto quanto è in vita oltre le fasce circostanti, stabiliva un rapporto diretto fra il clima e l'habitat, fra questo e i suoi abitanti. Il clima influisce sull'aspetto fisico di tutte le creature viventi, sull'indole dell'uomo, sulle sue capacità di organizzazione sociale e sulle possibilità di sviluppo e di progresso delle collettività. Se nell'Estremo Oriente il caldo e l'umidità eccessive creano i presupposti per una corruzione generale dell'aria, dei suoli e dunque per la nascita di

deformità, di esseri prodigiosi, di creature fragili e di debole intelletto, il gelo del grande Nord produce una razza ferina che ha pochi punti di contatto con l'umanità. L'estremo Nord sembra diventare la sede dei *Mirabilia* a sua volta, come lo sono l'Africa più profonda o la lontana Asia; qualcosa di estraneo in cui si realizza una diversità totale[27]. La constatazione che nella fascia climatica estrema, a causa del freddo che vi regna e dei venti ghiacciati che vi spirano, la vita è resa impossibile, comporta di conseguenza che chi ci vive è ai limiti dell'umanità. Crudezza del clima e crudezza del popolo vengono a sovrapporsi. L'uomo del nord è diverso per la terribilità del suo aspetto fisico, da gigante feroce; per il legame con il mondo animale suggerito dalle pelli e dalle pellicce che lo ricoprono; per la forza fisica che sottende la sua resistenza all'ostilità dell'ambiente; per la carne e il pesce crudo di cui si nutre anziché cibarsi dei prodotti della terra e dell'agricoltura[28]. Le stesse convinzioni si ritrovano al di fuori della cultura cristiano-occidentale. Sia a Bisanzio sia nella Spagna musulmana ci si esprime in termini quasi identici. Il cadì di Toledo, Said Ibn Ahmad nel 1069, classificando le nazioni in base al loro grado di civiltà, collocava all'ultimo gradino i «barbari» del sud e del nord. Riguardo a questi ultimi si esprimeva con parole decisamente spregiative:

> la eccessiva distanza del sole dallo zenit rende l'aria fredda e il cielo denso di nubi, di conseguenza essi sono dotati di animo insensibile, indole rozza, ventre pingue,

> colorito pallido, capigliatura lunga e snerbata. Non hanno di conseguenza né acume né lucido intelletto e sono preda dell'ignoranza, dell'apatia, della mancanza di discernimento e della stupidità[29].

Il geografo Mas'ùdi, vissuto nella prima metà del X secolo, a proposito delle popolazioni europee, scriveva:

> Per quanto riguarda le popolazioni del quadrante settentrionale, sono quelle per cui il sole si allontana dallo zenith man mano che muovono a nord, come gli slavi, i franchi e quelle nazioni che sono loro vicine. La potenza del sole è indebolita tra quelle popolazioni a causa della distanza che lo separa da loro; nelle loro regioni predominano il freddo e l'umidità, e neve e ghiaccio si susseguono interminabilmente. A costoro manca il temperamento appassionato; sono di corporatura grossa, indole rozza, maniere rudi, intendimento corto e lingua grossolana. Il loro colorito è bianco a tal punto da farli sembrare azzurri; la pelle è delicata e le carni rozzamente disegnate. Anche i loro occhi sono azzurri, in tono con la loro carnagione; i capelli sono snerbati e rossicci a causa delle umide nebbie. […] Quanto più a nord si trovano, tanto più stupidi, rozzi ed incivili diventano[30].

Là dove il sole perde il suo vigore e la capacità di riscaldare, di sciogliere i ghiacci, di fecondare la terra con il suo tiepido abbraccio, cresce un'umanità stentata, non nella forza fisica o nella robustezza della complessione, ma nella mente e nell'anima, quasi un Dio creatore avesse scordato di soffiare dentro di loro l'anelito vitale. Sono i paesi della ferinità selvaggia, da cui scaturiscono nemici possenti, da cui sono discesi i «barbari» capaci solo di distruggere, che hanno devastato e arso le campagne e saccheggiato la capitale

dell'impero. Nonostante il Settentrione non sia più sconosciuto, il pregiudizio resiste e fatica a declinare la superstite memoria di regioni immote, in cui quasi non hanno corso le stagioni e gli uomini combattono una lotta quotidiana per vivere, non dissimili dagli inconsueti e strani animali che popolano le foreste innevate, i ghiacci alla deriva, le acque gelide dei mari.

L'oscurità impenetrabile che si dice avvolga queste terre aumenta l'impressione di mistero, di incognito e di inconoscibile. Il buio ospita demoni e bestie gigantesche, nelle tenebre riposano i fantasmi degli incubi degli abitanti dell'Europa «civilizzata». «Iscurità» chiama la Siberia Marco Polo, «e certo ella hae bene nome a ragione, ch'ella è sempre mai iscura: quivi sì non appare mai sole né luna». La gente che «v'è vivono come bestie», e sono pallidi, di «mal colore». I tartari che si avventurano in questi luoghi in cerca di pellicce usano uno stratagemma astuto per ritrovare la via che hanno percorso: lasciano ai margini dell'oscurità, prima di penetrarvi, i puledri ancora da svezzare, nati dalle giumente che montano, e si affidano all'istinto di queste ultime per riuscire dalla zona buia. Là, dove è «grandissima freddura», vivono gli orsi bianchi, le volpi «tutte nere», gli «asini salvatichi», gli zibellini e gli ermellini[31].

Anche per i margini del Settentrione vale il discorso di una progressiva assimilazione all'Europa o comunque al centro civilizzato. Mano

a mano che ci si inoltra nel Medioevo, gli uomini del nord si dividono: i danesi, i norvegesi, gli svedesi, si convertono al cattolicesimo, cominciano a rientrare in una sfera di comprensione e di accettazione. Gli altri, finlandesi, estoni, balti, rimangono pagani o diventano ortodossi, oggetto delle crociate nordiche di conversione organizzate dagli stessi scandinavi e dai cavalieri teutonici. Il confine della civiltà diventa quello della cristianità o, meglio ancora, del cattolicesimo. Quando una parte della Finlandia sarà conquistata alla dottrina di Roma, il confine del pregiudizio la dividerà in due e rimarrà comunque una zona remota di essa in grado di ospitare le meraviglie residue: mostri, amazzoni, cinocefali, femmine in grado di riprodursi senza intervento maschile, insomma tutto il favoloso e consueto repertorio di prodigi[32].

La natura e tutte le creature animate che si trovano fuori del «centro», oltre i margini di esso, si presentano comunque, anche agli occhi dei viaggiatori, di così diversa fattura, talvolta di così insolito e curioso aspetto da saldare insieme esperienza e immaginazione. Diventa difficile allora districare il reale dal fittizio, ma nel contempo più facile comprendere, a volte, come certe visioni leggendarie abbiano potuto prodursi. In questa direzione il mondo del Nord è, rispetto ai sogni dell'Oriente, un mondo spoglio, duro, povero, elementare. Le immagini che ne emergono sono grigie e semplificanti, come di luoghi in cui il

colore si è spento e il suono si è disperso nell'aria rarefatta, forse assorbito dalle nevi, forse infranto contro i ghiacci. Al contrario, dalle profondità dell'Est emerge una confusione di rumori, una mescolanza accesa di tinte che autorizzano la fantasia dei viaggiatori a sbizzarrirsi, a lasciarsi incantare dai riverberi smaglianti di uno spettacolo allestito senza posa. I bagliori di quella «gran quantità» di turchesi, di «infiniti» rubini, lapislazzuli, ovvero «azzurro oltramarino», che colorano in modo indelebile Shiraz, nascono da elementi di realtà ma trascorrono nella sfera visionaria delle apparenze[33]. Così accade al pellegrinaggio per tutta l'India del «re di Ioghe», in compagnia della famiglia e di migliaia di seguaci e «gatti di zibetto e gatti maimoni, pappagalli, liompardi, falconi», un corteo pittoresco e stravagante da cui sembrano sprigionare suoni e odori, mentre si ha la sensazione di poter ancora respirare il profumo intenso di sandalo con cui il rajà e i suoi nobili si cospargono il corpo. Effetti non dissimili suscita la descrizione dei tanti animali che si incontrano a Calcutta, un bestiario affascinante di «lioni, porci salvatichi, caprioli, lupi, vacche, buffali, capre ed elefanti [...] gran quantità di pavoni salvatichi, pappagalli in grandissima copia, verdi e alcuni pezzati di rosso [...] e molte altre sorti di uccelli differenti dalli nostri». E sia la moltitudine di alberi sempre verdi, sia il canto melodioso degli uccelli che si leva all'alba e segna l'ora del tramonto, il nostro

viaggiatore ha l'impressione di trovarsi finalmente in Paradiso, un modo di dire, indubbiamente, ma che ci riporta alla mente il modello religioso-letterario della presenza dell'Eden oltre le terre dell'Estremo Oriente[34]. Realtà, letteratura, stereotipi, immaginazione, sembrano fondersi insieme, ma esiste allora un paesaggio storico-geografico determinato, che non sia proiezione dell'immaginario? E i viaggiatori quale consapevolezza ne avevano?

---

[1] Le Goff, *L'Occidente*, cit.

[2] *Ibidem*, p. 261.

[3] *Ibidem*, p. 268.

[4] M. Milanesi, *L'India e l'Oceano Indiano*, in *L'Oriente*, cit., pp. 108-125. L'autrice ricorda i due viaggi di Nicolò de' Conti e Ludovico Vartema. Il primo, alla fine del Quattrocento, aveva visitato il Deccan meridionale, la Birmania, la Thailandia, l'Indonesia, il Vietnam meridionale. Tornato in India, attraverso l'isola di Socotra e il mar Rosso, era arrivato al Cairo. Il secondo, nel 1500, aveva raggiunto l'Egitto, poi la Siria, dove aveva studiato l'arabo ed era entrato nella guardia mamelucca, composta da cristiani rinnegati, che scortava la carovana annuale dei pellegrini da Damasco alla Mecca. Abbandonatala di nascosto, si era imbarcato a Jdda sul mar Rosso per lo Yemen. Aveva navigato in seguito tra Persia, India, Birmania, Malacca e Indonesia e probabilmente, primo europeo, si era recato nelle isole Molucche. Sui resoconti di viaggio cfr.: *Viaggio di Nicolò di Conti*, in Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, cit., vol. II, pp. 781-830 e *Itinerario di Lodovico Barthema*, *ibidem*, vol. I, pp. 755-892. Sul viaggio di Nicolò de' Conti si veda anche M. Longhena, *Viaggi in Persia, India e Giava di Nicolò de' Conti*, Milano, Alpes, 1929. L'itinerario del Vartema (la grafia oscilla dal ramusiano Barthema a Varthema alla versione modernizzata Vartema) è pubblicato anche in *Scopritori e viaggiatori del Cinquecento e del Seicento*, I: *Il Cinquecento*, a cura di I. Luzzana Caraci, Milano-Napoli, Ricciardi, 1996, pp. 281-369. Cfr. D.

Balestracci, *Terre ignote strana gente: storie di viaggiatori medievali*, Roma-Bari, Laterza, 2008; *Storie di viaggio e di viaggiatori*, Incontri nel Mediterraneo (III Seminario internazionale della commissione nazionale italiana per l'Unesco, Cagliari, 3-5 ottobre 1996), in «Quaderni Mediterranei», 9, 1997.

[5] Sul mito e sulla figura del Prete Gianni cfr. G. Zaganelli, *La Terra Santa e i miti dell'Asia*, in *L'Oriente*, cit., pp. 13-27, in particolare alla p. 23. La fittizia lettera da lui inviata fu diffusa in Occidente tra il 1155 e il 1175: *La lettera del Prete Gianni*, a cura di G. Zaganelli, Parma, Pratiche, 1990.

[6] R. Wittkower, *Marvels of the East. A Study in the History of Monsters*, in «Journal of the Warburg and Courtauld Institute», V, 1942, pp. 159-197; J.B. Friedman, *The Monstrous Races in Medieval Art and Thought*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1981; G. Tardiola, *Atlante fantastico del Medioevo*, Anzio, De Rubeis, 1990.

[7] C. Frugoni, *La fortuna di Alessandro Magno dall'antichità al medioevo*, Firenze, La Nuova Italia, 1978; L. Olschki, *L'Asia di Marco Polo*, Firenze, Sansoni, 1957 (ristampa 1978), in particolare pp. 39-50: secondo Olschki «il romanzo di Alessandro può essere annoverato fra i precursori letterari del Milione» (p. 49).

[8] Wittkower, *Marvels of the East*, cit.

[9] S. Zoli, *L'immagine dell'oriente nella cultura italiana da Marco Polo al Settecento*, in *Storia d'Italia*, *Annali*, 5, *Il Paesaggio*, Torino, Einaudi, 1982, pp. 45-123 afferma che in Italia più che altrove l'immagine persistente dell'Oriente rimase quella «favolistica» creata da Marco Polo. Cfr. anche D. Perocco, *Fenomenologie dell'esotismo: viaggiatori italiani in Oriente* e A. Zorzi, *L'Asia mongola e Marco Polo*, in *L'Oriente*, cit., rispettivamente pp. 144-165 e 48-69.

[10] *Jewish Travellers*, cit., p. 80; Rabbi Petachia da Ratisbona compie il suo viaggio fra il 1170 e il 1187; si trovava a Baghdad al momento della descrizione. A Mosul, a nord di Baghdad, invece, incontra e racconta un elefante.

[11] Arioli, *Le isole mirabili*, cit., p. 46; cfr. anche pp. 141 e 143. Le isole cui ci si riferisce sarebbero le Andamane, arcipelago del golfo del Bengala.

[12] *Due viaggi in Tartaria per alcuni frati mandati da papa Innocenzio III*, in Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, IV, pp. 219 e 224-225: le relazioni si riferiscono a quelle di Giovanni da Pian del Carpine e di Simon de

Saint Quentin nella rielaborazione delle due fatta da Vincent de Beauvais nel suo *Speculum Historiale*. Per un'edizione autonoma dei due diversi resoconti si vedano Giovanni di Pian di Carpine, *Storia dei Mongoli* e Simon de Saint Quentin, *Histoire des Tartares*, a cura di J. Richard, Paris, Librairie Orientaliste P. Geuthner, 1965. Cfr. anche L. Pubblici, *Fra la città e la steppa. Il caso di Frate Pasquale da Vittoria nelle terre dell'Orda d'Oro*, in *Uomini paesaggi storie*, cit., pp. 711-724.

[13] Baltrusaitis, *Medioevo fantastico*, cit., p. 196. Una copia di quest'opera, ornata di numerose e interessanti miniature, fu offerta nel 1413 da Giovanni Senza Paura, duca di Borgogna, a suo zio, il duca di Berry.

[14] *Viaggio del beato Odorico*, cit., pp. 82 e 185.

[15] *Ibidem*, pp. 227-228. La regione di Cadeli corrisponderebbe alla regione circostante il Volga, detta Edil, Adil o Erdil, e i monti sarebbero i Caspii o il Caucaso. La notizia dell'esistenza di queste piante si collegherebbe a una leggenda tartara, mentre il paragone con gli alberi che in Irlanda generano uccelli sarebbe stato suggerito a Odorico, secondo il commentatore, dal suo compagno di viaggio, l'irlandese frate Giacomo.

[16] *Ibidem*, pp. 199 e 231-233.

[17] Guglielmo di Rubruck, *Viaggio nell'Impero dei Mongoli*, cit., pp. 145-146.

[18] *Viaggio del beato Odorico*, cit., pp. 165-166.

[19] *Itinerario di Lodovico Varthema*, in Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, cit., vol. I, p. 867; Ludovico, un italiano di incerta origine, forse bolognese, e di ignota professione, era partito dall'Italia nel 1500 e vi era tornato nel 1508.

[20] *Il libro di Marco Polo detto Il Milione*, a cura di S. Solmi, Torino, Einaudi, 1974, p. 169.

[21] Arioli, *Le isole mirabili*, cit., pp. 66 e 208-211. Il racconto è inserito in un manoscritto intitolato *Libro delle Meraviglie dell'India* attribuito a un persiano noto con il nome di Capitan Buzurg, di cui è controverso il periodo della vita. Nel *Libro* si trovano racconti attribuiti a marinai.

[22] *Viaggio di Nicolò di Conti*, in Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, cit., vol. II, p. 805; cfr. anche Arioli, *Le isole mirabili*, cit., p. 159.

[23] *Ibidem*, pp. 52 e 149.

[24] *Ibidem*, p. 22; cfr. anche pp. 114-116.

[25] È presente anche in questa grafia.

[26] *Itinerario di Lodovico Varthema*, in Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, cit., vol. I, pp. 863-864.

[27] Su questi argomenti cfr. il libro, ricco di considerazioni, di L. De Anna, *Il mito del Nord*, Napoli, Liguori, 1994, qui in particolare pp. 17-37.

[28] *Ibidem*, pp. 143-148.

[29] *Ibidem*, p. 37.

[30] Lewis, *Europa barbara e infedele*, cit., pp. 133-134.

[31] *Il Libro di Marco Polo*, cit., pp. 220-221.

[32] De Anna, *L'immagine della Finlandia*, cit., pp. 55-71.

[33] *Itinerario di Lodovico Varthema*, in Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, cit., vol. I, p. 807; la città di Shiraz si trova nell'attuale Iran.

[34] *Ibidem*, pp. 811-812 e 839-840.

Capitolo settimo

Il mondo conosciuto: i paesaggi dei viaggiatori

La letteratura di viaggio e la mente stessa dei viaggiatori sono intrisi di rappresentazioni fantastiche circa i luoghi e i popoli visitati o studiati a tavolino. La concezione del paesaggio, essendo in primo luogo rielaborazione culturale di un ambiente naturale, è dunque influenzata dalla capacità immaginativa ed anche dalle facoltà di astrazione nei confronti di uno spazio che esiste in quanto diviene teatro di avvenimenti insoliti e di prodigi. C'è più di un sospetto di stilizzazione topica nelle foreste troppo tenebrose che ospitano briganti, nei giardini incantati come l'Eden, nelle isole felici dove approda il marinaio scampando alla tempesta. L'ambiente naturale, nella sua concretezza di forme e di materia, potrebbe non esistere, sostituito da uno sfondo letterariamente ricreato con pochi tocchi di allusiva essenzialità. Del resto nell'ambito della poesia, del romanzo, della pittura si è fissato l'archetipo di uno scenario naturale che si adatta alla proiezione delle immagini: prati fioriti, giardini cesellati, «verzieri» per i convegni degli amanti altolocati; solitudini

alpestri ai bordi dei campi coltivati per l'incontro tra le pastorelle e i cavalieri; le foreste per il peregrinare di costoro; santuari remoti per il verificarsi dei miracoli. Il paesaggio boschivo è presente nella coscienza popolare, nel folclore, nell'immaginazione dei poeti. Eppure, come in letteratura e in pittura si fa strada una concezione diversa degli elementi paesaggistici, così nei resoconti dei nostri viaggiatori a poco a poco a prevalere non sono più gli aspetti tipologici bensì l'osservazione e la descrizione della realtà visitata. Certo è un modo di osservare, come si è detto più di una volta, particolare e diverso dall'attuale, ma anche peculiare ad ogni periodo e ad ogni civiltà di cui lo scrittore sia espressione. Inoltre il viaggiatore medievale è, per definizione, un viaggiatore «distratto». La natura stessa del viaggio gli impedisce in certo senso di ricreare in modo netto i contorni dell'ambiente che attraversa. Re, nobili, mercanti, prelati, chierici, studenti, ognuna di queste categorie viaggia per uno scopo e verso una meta precisa, ognuno di quegli individui è interessato ad esaminare e ad annotare cose pratiche o caratteristiche limitate alla propria destinazione. I pellegrini dovrebbero avere lo sguardo rivolto a terra o, sopra di loro, al cielo; certo non è richiesto loro, anzi è vivamente sconsigliato di esercitare la curiosità sul mondo fisico circostante e tanto più di serbarne una memoria che offuschi in qualche modo il rilievo dell'esperienza spirituale.

Tutti costoro, inoltre, a parte eventuali appunti presi durante il cammino, scrivono una volta rientrati nelle rispettive dimore o nei conventi. Accanto al proprio scritto non è da escludere che collochino manoscritti di altri resoconti. Il ritratto che fanno del paesaggio può dunque risultare convenzionale, di maniera e molti luoghi famosi ispirati da stereotipi che abbondano nella tradizione. Nessuno, si potrebbe dire, ha osservato per descrivere, pensando di imprimere nel ricordo dei contemporanei le immagini del proprio presente, raccontando un panorama, uno scorcio, una strada, una città, un angolo di mondo conosciuto o solamente visto, fissando per sempre la visione di un luogo, la sua forma, per consegnarli al futuro.

Nel modo di guardare, nella selezione dei dati e nella successiva esposizione ognuno di questi viaggiatori-scrittori osserva criteri solo in parte comuni, derivanti da affinità culturali, più spesso personali, soggettivamente legati all'individuo. Non di rado ciò che è conosciuto, che è ritenuto normale, non viene narrato, a vantaggio di quanto risulti ignoto e affascinante. Un elemento quasi costantemente presente è costituito dall'attenzione prestata soprattutto a un paesaggio che potremmo dire umanizzato, ai luoghi della socialità, piuttosto che allo scenario naturale. Le città anziché le campagne e delle città anzitutto i manufatti creati dall'uomo: le mura, i ponti, gli

edifici. All'alternarsi dei campi, dei fiumi, dei monti, delle valli, delle coltivazioni si preferiscono le strade e i luoghi di sosta. Con qualche parola si allude alle caratteristiche di un popolo, si definisce in breve una nazione. Nella concezione medievale più che il paesaggio esiste infatti il «paese», il territorio, il luogo inteso come area abitata dagli uomini e caratterizzata dalle risorse economiche[1].

L'osservazione naturalistica, sempre assai sintetica, non è mai disgiunta dall'osservazione antropologica. Ogni terra, ogni città ha le proprie caratteristiche e queste paiono inseparabili da quelle degli uomini, del loro stare insieme, del loro produrre per sostentarsi, della loro organizzazione politica, dei modi di vita.

Alle relazioni ufficiali dei missionari e degli inviati in terre straniere si chiede di fornire un quadro generale delle popolazioni, non di tracciare un affresco panoramico del paese visitato. Le stesse informazioni si chiedono ai forestieri sui luoghi di origine o su territori vicini o confinanti. Nel 1245, per esempio, durante il concilio di Lione, si ebbe l'opportunità di interrogare un arcivescovo russo a proposito dei mongoli che egli conosceva bene per esperienza diretta. La sconfitta di Liegnitz del 1241 era ancora così recente e vivida nella memoria da far temere un ritorno dei vincitori con il progetto dell'asservimento completo dell'Occidente cristiano. Al prelato vennero poste domande sull'origine dei tartari, sulla religione,

sugli usi e sulla *forma vivendi*. In risposta a quest'ultima egli descriveva nell'ordine: cibi e bevande, l'insieme di convenzioni e istituzioni che regolano la vita collettiva, come l'ordinamento giuridico e la struttura familiare, infine l'atteggiamento della comunità verso gli estranei. Nessuna parola veniva spesa sul paesaggio, se non ciò che si può desumere dalle notizie sull'organizzazione economica per il soddisfacimento dei bisogni primari e sui modelli sociali[2].

Il paesaggio geografico ed economico è condizione di esistenza e nello stesso tempo è condizionato dall'esistenza dell'uomo. A seconda dell'habitat la vita degli uomini si svolge diversamente, gli uomini stessi sono diversi. Essi tuttavia lavorano incessantemente per modificarlo, incidendo sulle sue forme, bonificando, disboscando, deviando corsi d'acqua, costruendo strade e nuclei abitati, strappando pietre alla montagna e mettendosi di nuovo poi in relazione con un ambiente modificato. Il paesaggio ha forme quasi immutabili nel tempo e insieme soggiace a cambiamenti repentini per mano dell'uomo; i suoi elementi fissi e le sue trasformazioni mutano la vita delle persone non solo negli aspetti materiali ma anche nelle rappresentazioni mentali, nel modo di percepirsi in relazione col mondo esterno. La natura interviene sull'ambiente con movimenti lentissimi, impercettibili, di lunga durata. Simili

evoluzioni non sono neppure apprezzabili nello spazio di una generazione umana. Ma a volte il cambiamento è subitaneo e può anche essere irreversibile, come rapide e improvvise sono le trasformazioni che l'uomo impone di sua mano, distruggendo con le guerre, desertificando, abbandonando, per ragioni economiche, politiche, demografiche, interi nuclei abitati alla rovina progressiva.

Come esiste un concetto di spazio in quanto modello del mondo fisico, un'astrazione che si tramanda per la maggioranza in una tradizione orale e per pochi attraverso la conoscenza filosofica, religiosa, scientifica, così esiste un concetto di spazio come spazio vissuto, che è quello, si potrebbe dire, quotidiano. Esso ha strettamente a che fare con l'orizzonte dell'individuo e della collettività: è un orizzonte mentale e fisico, costituito dalle mura della propria città o del castello fortificato in cui si vive, dalle cortine isolanti delle foreste, dagli scoscendimenti montani, dalle aperture delle pianure, dalla vastità dei mari. Ogni individuo, ogni comunità, iscritti nel raggio di quello spazio quotidiano, ne percepiscono un'immagine particolare e stabiliscono una relazione peculiare con esso: gli uomini e le donne non sono soltanto se stessi, ma anche la regione in cui sono nati. Attraversare i limiti circoscritti di quell'ambito, entrare in mondi «alieni», diversi, siano pure a pochi chilometri di distanza, significa

comunque compiere uno sforzo di comprensione, di decifrazione e di adattamento, talvolta senza essere in grado di cogliere e di esprimere con chiarezza sufficiente la diversità, la dissomiglianza. Viaggiare è infatti un continuo esporsi alla sorpresa e agli imprevisti, un ripetuto negarsi all'abitudine. La stabilità è un atteggiamento mentale. Senza questo ancoraggio al territorio al quale si appartiene, che è una nozione sociale, culturale e umana, prima ancora di essere nozione geografica e politica, nessuna misura del mondo è possibile. Il modo stesso di conoscerlo, l'immagine che ognuno si crea, obbedisce a un principio: quello secondo il quale la diversità delle genti e dei paesi dipende direttamente dalla loro distanza in rapporto al punto di partenza.

Ripercorrere il mondo fisico di allora lasciandosi guidare dalle parole di alcuni viaggiatori è un'impresa affascinante ma non priva di difficoltà e di limiti oggettivi. Qualunque testimonianza, a prescindere dalle interpolazioni con un modello scritto, fissa l'immagine nel ricordo come un'istantanea, ancorandola a un periodo cronologicamente preciso e di minima ampiezza. La soggettività della percezione, della memoria e della selezione degli elementi, unita dunque alla limitatezza nel tempo dell'osservazione, crea un paesaggio quasi di maniera, che solo raramente porta con sé le tracce delle metamorfosi avvenute. Molte di quelle testimonianze non sono neppure

confrontabili, appartenendo ad ambiti cronologici eccessivamente distanti. Non è dunque la precisione di una rilevazione topografica che ci si può attendere dalle considerazioni che seguiranno, bensì solo la suggestione evocativa di paesaggi perduti per sempre nella fisionomia di un tempo lontano. Servirsi dello sguardo e delle impressioni dei visitatori del passato è l'unico modo che abbiamo per intraprendere il nostro viaggio a ritroso sulle tracce di antichi percorsi, un itinerario di viaggio, si intende, assolutamente personale, frutto della scelta di alcune testimonianze fra molte e di pochi luoghi fra tanti.

1. L'Europa settentrionale

L'occasione di visitare paesi sconosciuti permette, in particolare agli uomini di cultura, di verificare la reale consistenza dei racconti leggendari. In questo modo, sempre di più, con il processo empirico di apprendimento arretrano o scompaiono del tutto i luoghi magici del mistero e delle meraviglie. Prima di partire per la Scozia Enea Silvio Piccolomini «aveva sentito raccontare che là, sulla riva dei fiumi, vi erano degli alberi, i cui frutti, se cadevano per terra marcivano, se invece in acqua prendevano vita e si trasformavano in uccelli». Sono le leggende sugli alberi magici che si rincorrono dall'Irlanda alle contrade d'Oriente, ma il personale viaggio di esplorazione vale in questo caso a fugare il meraviglioso o almeno ad

allontanarlo, per sostituirvi il reale. Recatosi sul posto, il Piccolomini, dopo aver fatto, per sua stessa ammissione, «accurate e appassionate indagini dello strano fenomeno, si era assicurato della falsità di simili racconti, o, se la cosa era vera, era relegata nelle lontane Orcadi». Abbandonata questa visione fiabesca della Scozia non resta che l'immagine realistica di un'isola «fredda, poco fertile, in gran parte priva d'alberi», in cui «le città non hanno mura e le case sono costruite senza calce, e quelle dei villaggi hanno i tetti [...] di zolle» e il «popolo è povero e ignorante»[3].

«Trista», «montuosa» e «povero paese assai» è la Scozia anche nel ricordo dell'anonimo mercante milanese che la visitò alle soglie del Cinquecento[4]; e di un luogo «sterile e non abitato, pieno di distese di brughiera», parla Andrew Borde, limitando l'esistenza di un «cuore» scozzese, la parte migliore del regno, alle città di Edimburgo e Glasgow. «Selvaggio, ampio e deserto, pieno di paludi e di montagne», gli appare il paesaggio irlandese, sebbene anche in questo caso vi sia qualche differenza tra il Pale inglese e la zona più lontana, che si protende nella «parte occidentale del mondo»; mentre nel Galles prevale nettamente la fisionomia di un territorio arido, disabitato, incolto, in cui a monti alti e impervi si alternano acquitrini. L'unica nota degna di apprezzamento sono i «castelli belli e forti, dei quali alcuni ancora si ergono». Ancora agli inizi del Cinquecento la

polemica antinordica traspare in tutta la sua evidenza pur di fronte a una diretta conoscenza dei paesi. L'Islanda è «una grande isola circondata dal mare ghiacciato. Il paese è straordinariamente freddo; in molti punti il mare è gelato e pieno di ghiaccio» e i suoi abitanti sono selvaggi, «assomigliano agli abitanti della nuova terra chiamata Calicut». È singolare che gli islandesi, pur con tutte le loro «cattive» abitudini, di cui si dirà meglio più avanti, siano accostati agli indiani. Calicut è infatti la città indiana sulla costa del Malabar dove nel 1498 era sbarcato l'ammiraglio portoghese Vasco da Gama; nel XVI secolo era il porto principale, dopo Goa, per gli scambi fra Europa e India. Riesce difficile pensare qualcosa di più diverso per ambiente naturale e civiltà, se non per una rozza e grossolana assimilazione nel pregiudizio di primitività da parte di un «europeo» che d'altronde sembra trovare nel clima, nella produzione agricola, nell'urbanizzazione i soggettivi indici di progresso. Nella sua stima in particolare i popoli mangiatori di pane sono superiori alle altre razze. Perciò anche la Norvegia, «grande isola circondata quasi del tutto dal mare», è un paese «selvaggio», tormentato da un freddo intenso, mentre la Danimarca, pur povera e improduttiva, deve qualche accento positivo al bel paesaggio di alberi e alle città di Viborg e di Ribe, che lo scrittore giudica le «migliori»[5].

«Isole belle e dilettevoli» cominciano ad essere Zelanda e Olanda, in cui risaltano le città di Middleburg, di «Flushing», di Amsterdam[6], e L'Aia colpisce per le sue «bellissime case, et le vie spatiose» e per l'imponente palazzo del parlamento, «circumdatto tutto d'aqua», con accanto un «barco» non murato ma delimitato da legni intrecciati, popolato da animali di ogni sorta e ordinato in boschetti di piante d'alto fusto[7]. Fiandre e Brabante offrono un paese pianeggiante, sabbioso, «tristissimo» nella parte che confina con l'Olanda, ma piacevole altrove, soprattutto perché popoloso di città dove la gente è amabile, l'accoglienza gentile e la vivacità tipica dei centri mercantili o di sapere progrediti[8]. C'è Bruges, con le sue alte case di pietra e le sue belle strade, e i suoi canali coperti da più di cento ponti, con la Borsa, il luogo speciale dove convengono i mercanti, che soffre la concorrenza ogni giorno più accanita di Anversa; quest'ultima ospita il «più bel mercato di carne di tutta la Cristianità», e botteghe piene di pesci ed ha un circuito di mura poderose sopra terrapieni e fossi pieni d'acqua. «C'è un'altra città, chiamata Lovanio, che è una buona università. C'è anche Bruxelles, c'è Malines, e molte altre»[9]. Fra cui Gand, strano paese senza mura, ma tuttavia imprendibile perché gli abitanti sono in grado in tre ore di allagare tutto intorno per la distanza di una «lega», manovrando con apposite chiuse per deviare l'acqua dai quattro rivi che attraversano la città.

Prima di indirizzare l'attenzione verso altre regioni dell'Europa continentale, si può dare uno sguardo fugace all'Inghilterra, attraverso il «brutto» castello di Dover, l'abitato lungo, stretto e sgraziato di Southampton, la boscosa isola di Wight, spopolata di case e di villaggi, a causa della decisione regia di costituirla in riserva di caccia, per un ricordo di Londra, così come apparve al nostro mercante milanese sul far del Cinquecento. Non proprio affascinante, a giudicare dalle impressioni riportate, da quei «muri belli novi et boni da una parte» e dall'altra «vechi et brutti et tristti» o dal castello né «troppo grande né anche bello né troppo forte», che è poi la notissima Torre di Londra. E proseguendo, nonostante il bellissimo ponte di pietra sul Tamigi, che ha venti arcate ed è tutto edificato di case e di botteghe, a parte tre o quattro vie belle e spaziose, si trovano tutte le altre brutte e gli edifici fatti «senza ragione», sgraziati fuori e «di entro non belli». Di più è una città affollatissima, nei borghi esterni e dentro le mura, dove molte persone «habitano sotto terra», perché «è tutta busa sotto». Sembra chiaro che, anche rispetto alle graziose città fiamminghe, Londra appare agli occhi del viaggiatore priva di attrattive e nonostante la consistenza demografica comunica una sensazione di povertà[10].

Dell'Europa centrale e orientale colpiscono il visitatore lo spazio infinito e i boschi, boschi di alberi poderosi, umidi e oscuri. Sono soprattutto gli

abitanti delle contrade mediterranee a provare un senso di stupore di fronte a questo ambiente naturale non modificato dalle coltivazioni e dagli insediamenti. Chi è abituato all'orizzonte continuamente frantumato dalla rotondità delle colline, dall'inerpicarsi degli abitati sui colli, dalla cerchia di mura cittadine o alla felice varietà delle colture non può sottrarsi a una sensazione di selvatichezza di fronte alla cortina compatta e quasi nera di foreste o alla continuità di pianure verdeggianti sempre uguali[11]. Nelle parole di Beniamino da Tudela la Russia della seconda metà del XII secolo appare sconfinata, suggestivamente descritta come «un grande impero che va dalle porte di Praga alle porte di Kiev», quasi che tra i due limiti estremi che segnano i confini, baluardi del vivere sociale, niente altro esista al di fuori di un «paese di montagne e di foreste» dove abitano «animali chiamati martore vaie, ermellini e zibellini». Del resto come può essere un paese in cui nessuno «esce di casa in inverno per il freddo e c'è gente che ha perso la punta del naso per il gelo»?[12] A distanza di secoli, benché la situazione sia profondamente modificata, Andrew Borde notava caratteristiche assai simili anche per territori collocati più a occidente. Il regno di Boemia «è circondato da grandi montagne alte e da grandi boschi fitti»; i paesi di Ungheria sono «ampi ed estesi», con cime elevate e vasti luoghi disabitati; e la Polonia ha foreste immense e

territori non popolati. Tutti e tre questi regni sono terre d'elezione degli animali selvaggi[13].

Diversa è l'immagine della Germania. Per quanto permangano nella rappresentazione gli elementi di un trionfo grandioso della natura, fiumi imponenti, massicci boschi, animali selvaggi, cominciano a prevalere elementi della civiltà, come gli antichi e gloriosi nuclei urbani e le coltivazioni, i campi estesi di grano, i vigneti del Reno[14]:

> La bassa Alemagna, ovvero la bassa Germania, va dai più lontani luoghi delle Fiandre e di Hainaut alla città di Magonza, a Strasburgo [...] La principale città [...] è la nobile città di Colonia, alla quale giunge la bella acqua del Reno. [...] In una città chiamata Bonn c'è un vigneto d'uva da cui si ricava il vino renano. Tutta la bassa Alemagna è un paese ricco di grano, di vino del Reno, di cibo, di buon intrattenimento onesto e di buoni alloggi. [...] L'alta Alemagna [...] comincia a Magonza (alcuni dicono che cominci a Worms) e comprende la Svevia, la Baviera e le colline o meglio le montagne della maggior parte delle Alpi, estendendosi in lunghezza fino ad una città chiamata Trento al di là delle montagne: metà città è tedesca, l'altra metà è lombarda[15].

Nell'insieme l'alta Germania risulta però abitata da gente più grossolana e rozza nel modo di vivere, di parlare e nelle abitazioni. «Vivono come poveri, non edificano, non vestono e non hanno masserizia in casa; e basta loro abundare di pane, di carne, e avere una stufa dove rifuggire il freddo», scriveva in proposito Niccolò Machiavelli, pur non avendo in realtà attraversato personalmente che il territorio elvetico e il Tirolo fino a Innsbruck[16].

L’ampiezza e la navigabilità dei fiumi sorprende osservatori provenienti dalle aree mediterranee, dove il regime delle acque presenta caratteri di maggiore irregolarità stagionale. Il Meno compie il suo lungo corso, sorgendo dai monti prossimi al confine della Boemia, attraverso la città di Würzburg e molte altre della Franconia, e a Francoforte è necessario, per varcarlo, un ponte di pietra lungo quattordici arcate. Davanti a Magonza confluisce nel Reno e non passa giorno in cui una «nave ben capace di trecento persone non transiti da Magonza a Francoforte e un’altra viceversa da Francoforte a Magonza mediante l’alzaia tirata da robusti cavalli»[17].

Il Piccolomini, autore di questo racconto, appare favorevolmente impressionato dall’aspetto di Francoforte, con le sue splendide chiese e l’eleganza delle case costruite in legno, benché l’uso del legname al posto del laterizio costituisca una nota di arretratezza. Lo ammalia l’abbagliante splendore delle coperture, realizzate in lastre sottilissime di pietra grigio piombo e così fittamente connesse in file parallele da imitare le scaglie dei pesci e da mandare riflessi di mirabile lucentezza sotto i raggi del sole[18]. Anche il fiorentino Francesco Vettori, sul principio del Cinquecento, aveva apprezzato alcune città tedesche, Ulma e Augusta fra le altre, per le caratteristiche di prosperità, di solidità, di ordinato assetto e lindore che mostravano[19].

I paesaggi urbani, come gli scenari naturali, si offrono agli occhi dei viaggiatori e dei visitatori con caratteristiche spesso assai dissimili tra loro. Non sono soltanto le forme delle costruzioni a mutare, l'architettura, l'impianto urbanistico: è l'assetto complessivo del nucleo, il suo disporsi nell'habitat, i colori dominanti che li rendono inconfondibili uno dall'altro anche se la distanza è talvolta trascurabile, anche se è comune il paese di appartenenza o addirittura l'area geografica. Le ragioni di questa diversità sono in primo luogo nell'origine di ogni nucleo abitato, nella sua storia politica, nelle sue vicende economiche e nel suo rapporto con l'ambiente nel quale si iscrive e dal quale ricava i materiali su cui e con cui crescere. Né, ovviamente, l'aspetto era immutabile nel tempo.

Da Orléans, attraversando un paesaggio fitto di mulini a vento, si può arrivare a Parigi[20], altra metropoli europea, ma che, rispetto a Londra, appare agli occhi del viaggiatore ben altrimenti attraente. Circondata da basse mura con numerose piccole torrette, dodici porte e fossi asciutti tutt'intorno, la capitale del regno è divisa in tre parti: l'«Università», la «Città», che è un'isola in mezzo alla Senna, e la «Villa», l'area più moderna, collocata in direzione delle Fiandre e del Rodano. «La universitatte he quella parte de Parixi ove sono le più belle caxe di gentilhomini», ma è anche il luogo ove risiedono circa 20.000 studenti, alcuni dei

quali così poveri che vanno per la città «domandando amore dey» e che «per la multitudine» e per la «caristtia de lochi» stanno qualche volta in sette o in otto in una camera, che è una «cosa sporcha». Due castelli forti anche se non troppo grandi dominano l'abitato: sono il Louvre e la Bastiglia; ma il vero, grandioso monumento distintivo è la cattedrale di «Nostra Dama», «bellissima», con due alti e robusti campanili sopra cui si può salire, inerpicandosi per 320 scalini, e godere di un panorama completo di Parigi. Cinque ponti in legno scavalcano la Senna, senza che il passante ne abbia percezione. Edifici e botteghe costituiscono una cortina così fitta su entrambi i lati che è impossibile scorgere anche solo il luccichio dell'acqua del fiume. Solo il ponte di Nôtre Dame, crollato nel 1499 con gran numero di vittime, è stato ricostruito in pietra. E ancora, colpiscono il mercante milanese il palazzo di Parigi, la Sainte Chapelle e poco fuori il bel castello di Vincennes con l'immenso parco murato, riserva di caccia del re di Francia. Un paesaggio urbano che comunica forza, ricchezza di risorse e di persone. Sono questi gli elementi in grado di attrarre l'uomo, il mercante abituato alla vitalità della sua Milano.

È lo stesso viaggiatore ad offrirci altri scorci di paesaggio nei suoi percorsi in terra francese. Per esempio, sulla bella strada che va da Tours ad Angers e che corre lungo l'argine della Loira, un

luogo ombroso di piante alte che a tratti congiungono le chiome a formare un riparo verde scuro, sotto il quale è bello cavalcare. Così diverso, ameno, appare là il paesaggio, a paragone con le distese di lande e di brughiere fra Bordeaux e Bayonne, dove l'Atlantico sembra prima impaludare l'entroterra e poi creare solo sabbie e dune in cui sprofondano i cavalli, per una fascia di chilometri in larghezza fino a raggiungere Tolosa.

Luoghi sterili, desertici quasi, al cui confronto la bella strada appoggiata al fianco di dolcissimi rilievi tra Digione e Beaune appare come un giardino, disegnato interamente dai vigneti che per ventiquattro miglia accompagnano il viaggiatore. E ancora sarebbero da ricordare le tante piccole o grandi città, ciascuna con una propria caratteristica che qualche volta si è conservata e tramandata per secoli. Beaune, con il suo bellissimo ospedale di cui hanno cura venti monaci,

> nel quale li è uno loco grande ove li sono lectere 36 per gli amalati, zoè 18 per banda, moltto bene ornatte et politte, tutte con sue cortine di tela biancha bella, che sariano honorevelli ad ogni gentilhomo. Di più li sono 8 camere per mettere li gentilhomini amalatti, ornatte di sortte che sariano honorevelle per ciaschun signore; et molti gientilhomini ben ricchi quando se amalano si fano portare lì per essere ben governatti.

La fondazione dell'Hôtel-Dieu di Beaune, che riscosse nel tempo grande ammirazione, si deve a Nicolas Rolin, cancelliere del duca di Borgogna

Filippo il Buono, che prese questa iniziativa nel 1443, desiderando aiutare la comunità. L'ospedale, ultimato alcuni anni più tardi, fu consacrato il 31 dicembre 1451. La sua struttura, a navata centrale, con i letti disposti sui lati e separati da tendaggi, è tuttora visibile, nonostante i rimaneggiamenti delle epoche successive; camere separate ospitavano i pazienti di condizione sociale più elevata. Il nobile edificio finiva per caratterizzare il luogo[21].

E poi ecco apparire nella testimonianza Digione, con il munitissimo castello ma le case disuguali in altezza, una su, una giù, e i muri sottili che sembrano rendere fragile l'insieme; Autun, invasa dai campi, dalle «casuttie tristte da lavorattori», entro le mura diroccate, senza più traccia dell'antica grandezza e dei passati splendori, se non nei resti di due porte ancora in piedi[22]; Tolosa, con le sue due larghe strade longitudinali che intersecano in una maglia regolare le altre due e la Garonna che scorre impetuosa muovendo con furia le ruote dei mulini e circondando in mezzo alla città «una isoletta ne la quale he una bella stratta con circa a case 300, et tale parte de la città si domanda Tunese, et fere omnes habitantes in quella isoletta appellata Tunese sono tinctori»[23]. Marsiglia ha un porto «moltto bello et largo» e le strade diritte che attraversano tutta la città, e la montagna che fronteggia il porto[24]; e La Rochelle, infine, di «mediocre bellezza», con una gran piazza

vuota dove prima sorgeva «uno fortissimo castello» che la popolazione, in ribellione al dominio inglese, ha distrutto dalle fondamenta.

Quest'ultima è considerata un ottimo porto, punto di imbarco consueto di francesi, fiamminghi, tedeschi, ungheresi per il pellegrinaggio a Santiago, con un andirivieni quotidiano di navi e un trasporto di breve durata, dai tre ai sei giorni[25]. I pellegrini sbarcano al porto di «Cologna, quale è discostto da Compostella leghe 15» e compiono per via terra il resto del percorso che li porta alla città-santuario, una città pure assai popolata, ma «multo brutta et malanchonica». L'impressione di un luogo poco attraente o almeno inferiore alle aspettative del viaggiatore, se non lo si valuta sotto il puro profilo spirituale, è rafforzata anche dall'immagine della cattedrale di Sant'Iacopo, «chiesia antiquissima et scura», e dalla presenza di un altare sotto cui giace il corpo del santo, che è sì «facto di argento tutto», ma non «he molto sumptuosa cosa»; così anche l'ospedale, costruito, sembra, con tanto dispendio di danaro dal re di Spagna, non offre ai pellegrini poveri che «loco da magnare et legne et sale et certe altre cossuze da nulla: dil substanziale non li danno cossa alcuna», mentre gli infermi vengono curati, ma spendendo assai poco. Sia la chiesa sia l'ospedale sono descritti con accuratezza e con particolari interessanti anche sotto l'aspetto della religiosità e dell'assistenza ai pellegrini. L'autore cerca dei

paragoni con gli oggetti e i luoghi del proprio paese, ragione per cui Santiago è «grande» come Abbiate Grasso e la cattedrale ha l'ampiezza di Sant'Ambrogio di Milano ed anche ha qualche tratto di somiglianza con quest'ultima,

> pur è facta in croce et ha 4 portte de quale la principale ha una fazatta, per antiqua assay bella, et ha due torrette a cantto, una per parte d'essa portta. À il camposanto, o sia cimiterio, a latto et di dretto, con una giesiola molto antiqua con sepulture de baroni e signori. Il corpo di santo Jacopo he sotto l'altare grande, né si monstra per alcuno tempo né ad persona alcuna [...] Di sopra ad esso altare li he una truyna grande, di metallo argentatto: non he bella cosa; a cantto a l'altare, pur in alto, li he una gabbia ove usavano di tenire uno gallo et una galina per memoria di quello miraculo di santo Domenicho, ma di presentte non li tenghono più. Li sono etiam sette armature di diverse persone, quali sono venutti armatti a tutte arme bianche a piè, di Italia, Franza et altri paesi lontani ad essa devotione, fra quale glien'è una di uno capitano francese quale vene dal facto d'arme di Melegnano sempre a piè e tutto armatto.

E a proposito dell'ospizio scrive:

> A presso a la chiesia di Santo Jacopo, pur fora di la terra, li he uno hospitale constructo per il re di Spagna, precessore di questto, quale è in isola et quadro, longo circa ad braza 100 per quadro, et è assay bello hedefitio: à 4 cortte come quello di Milano, ma senza portici, et non sì bello apresso ad un pezo[26].

Non bella certamente Santiago era apparsa anche all'anonimo visitatore fiorentino che la raggiunse in pellegrinaggio nel 1470. È «una ciptà picchola et dentro porcinosa», scrive, con molta

chiarezza e scarso entusiasmo, nelle sue note di viaggio[27].

Le città della Spagna, almeno di quella Spagna in cui l'influenza araba è rimasta più a lungo, lasciando tracce persistenti, non godono né della simpatia né dell'apprezzamento estetico del nostro autore. Più volte manifesta in questo senso il proprio giudizio. Toledo è, per esempio, città «de mediocre beleza», «secundo le città di Spagna», mentre Siviglia è «assai bella», per essere una città spagnola, ma «al paragone di Italia o di Flandres sarìa brutta», affermazione che chiarisce subito quale sia il termine di paragone per il mercante lombardo, abituato a paesaggi urbani con caratteristiche meno mediterranee[28]. Tuttavia egli ci fornisce descrizioni molto suggestive dei luoghi attraversati e, forse in modo del tutto involontario, finisce con il ricreare immagini di armonia e di bellezza. Come accade per Granada, in parte adagiata nel piano e in parte inerpicata sui tre colli dell'Albaicin, dell'Alcazaba, dell'Alhambra, con le montagne di nevi perenni sullo sfondo da cui discendono i mille rivi d'acqua che, imbrigliati nei canali, percorrono le strade cittadine, sgorgano dalle centinaia di fontane nelle case e infine si riversano nella vallata irrorando le colture. E il palazzo del re all'Alhambra, con il cortile di alabastro, le sale decorate di mosaici, il canale marmoreo entro cui scorre impetuosa l'acqua che alimenta i bagni sotterranei, gli zampilli di «molte

fontanelle» e la magnifica fontana posta sulle spalle di dodici leoni; e il giardino del palazzo della Generalitat, poco discosto, «molto piacevole», ricco anch'esso di acque e di lavori in marmo finissimo. Ciò che colpisce di questo «regno di Granada» sono la prosperità, la fertilità, la ricchezza dei suoli, dei fiumi; è il luogo dove abbondano le sete, il miele, le lane, la cera, la grana[29].

Anche la rappresentazione di Toledo ha qualcosa di rigoglioso. È l'eccesso di case che riempie il colle, l'impeto del Tago che la percorre su tre lati, il numero degli uomini addensati in spazi costruiti senza soluzione di continuità, senza quasi il respiro di un orto o di un giardino, a suggerire un'apparenza di esuberanza in questa città che «va su et giù» per la collina[30]. Ugualmente Siviglia è «terra ricca et habundantissima», con il suo paesaggio di olivi, che coprono una pianura larga a fianco del Guadalquivir, il fiume così profondo e rapido che non permette la costruzione di ponti, se non quello di legno poggiato sulle barche; e il palazzo dell'Alcázar più bello persino di quello di Granada, per i portici «lavorati alla morescha», le colonne di porfido e i mosaici, le sale pavimentate di pietre «de marmore finissimo» e il magnifico giardino piantato ad aranci, limoni, cedri ed altri frutti, che riscattano le case basse e «brutte» a vedersi di fuori, ciascuna però con un grazioso patio interno[31].

Un sentiero scosceso, sassoso, scavato nella parete costiera che sprofonda in mare, conduce a Tarragona: è la Costa di Garraf, poche leghe di cammino stretto e pericoloso, insidiato dai briganti[32]. Dopo Tarragona, ecco Barcellona, la città più bella della Spagna, secondo il mercante milanese, anche se non molto popolosa. Non ha porto, solo la distesa della spiaggia e case alte, in pietra, strade selciate, diritte e larghe quelle che conducono al mare, bella insomma quasi quanto Firenze, cui assomiglia un poco e cui la paragona sempre lo scrittore[33]. «Piccola e bella» l'aveva definita nel lontano XII secolo Beniamino da Tudela, una città sulle sponde del mare, frequentata da mercanti che vengono da ogni parte, dalla Grecia, da Pisa, da Genova, dalla Sicilia, dall'Egitto e dalle terre di Berberia, un vero emporio dove affluiscono merci di ogni genere[34].

2. Le capitali dell'area islamica

Quasi a chiudere lo specchio di mare su cui si affaccia Barcellona, estrema propaggine delle coste settentrionali dell'Africa e tra i più importanti porti lungo la frontiera economica che mette in relazione il commercio marittimo europeo e quello carovaniero interno musulmano, Tunisi fronteggia la Sicilia con tutta la potenza delle sue fortificazioni, la solennità delle centinaia di moschee, il candore dei grandi edifici di marmo bianco, l'incanto meraviglioso dei suoi giardini, il

fascino dello specchio d'acqua su cui dondolano fenicotteri e gru e più lontano ondeggiano alla fonda le navi della flotta del re[35]. A difesa della città e di tutto il golfo, dell'Africa stessa, una linea di fortezze, di castelli, di alte torri si innalza sul capo di Cartagine. Almeno diecimila uomini armati si trovano sempre nel luogo per «difendere la città e tutta la regione, perché se fosse presa, tutto il paese sarebbe facilemente sottomesso». Essi sorvegliano mare e coste per paura delle incursioni dei cristiani. «Dal momento in cui le navi entrano nel golfo un segnale viene trasmesso di castello in castello fino alla città di Tunisi» ed è come se migliaia di occhi seguissero in sequenza ravvicinata ogni movimento delle imbarcazioni avvistate[36].

Nei confronti delle città appartenenti all'area della civiltà islamica, siano esse sulle coste settentrionali dell'Africa o nel Vicino Oriente, i viaggiatori provano quasi sempre un senso di ammirazione stupita. Sono soprattutto i cristiani d'Occidente, ma non solo loro, a rimanere abbagliati dall'ampiezza dei nuclei, dalla densità di popolazione racchiusa entro le mura, dall'affollamento rumoroso che contraddistingue la vita cittadina, ed anche dalla bellezza dell'aspetto fisico, un insieme di potenza e di leggiadria. Tunisi, Alessandria d'Egitto, Il Cairo, Damasco, Baghdad sono le capitali di un mondo cosmopolita e colorato, verde di giardini e di

aranceti là dove ci si aspetterebbe un paesaggio disseccato, teatro di usi «bizzarri» e in qualche modo seducenti, laboratorio di strumenti prodigiosi e all'avanguardia. Scrive Beniamino da Tudela, che visitò Alessandria nel suo viaggio fra il 1165 e il 1173:

> Quando Alessandro il Macedone la costruì, le diede il suo nome e la fece straordinariamente bella e forte; le case, i palazzi, le mura sono di splendida architettura. […] La città è costruita sul vuoto per mezzo di arcate […] Le strade sono larghe e diritte, così che si può percorrerle con lo sguardo per la distanza di un miglio da una porta all'altra, dalla porta di Rasid alla porta in riva al mare. Alessandro costruì anche un molo per il porto, una strada reale che corre in mezzo al mare; e là eresse una grande torre, un faro […] in cima alla torre c'è uno specchio di cristallo, e tutte le navi che cercano di attaccare o danneggiare la città […] vengono avvistate grazie a questo specchio di cristallo alla distanza di venti giorni di viaggio […] Questo è un luogo di commercio per tutti i popoli; i mercanti vengono qui da tutti i regni cristiani: dai paesi di Venezia, Lombardia, Toscana, Apulia, Amalfi, Sicilia, Calabria, Romania, Khazaria, Patzinakia, Ungheria, Bulgaria, Rakuvia, Croazia, Slavonia, Russia, Alamannia, Sassonia, Danimarca, Kurland, Irlanda, Norvegia, Frisia, Scozia, Inghilterra, Galles, Fiandre, Hainault, Normandia, Francia, Poitou, Anjou, Borgogna, Moriana, Provenza, Genova, Pisa, Guascogna, Aragona e Navarra […] La città è chiassosa e trafficata; ogni nazione ha il suo proprio fondaco[37].

Il lungo elenco di nazionalità, quasi un gioco linguistico verrebbe da pensare o un esercizio di memoria dei luoghi del mondo, induce un'impressione quasi sonora di confusione.

A quasi due secoli di distanza, durante il suo viaggio di pellegrinaggio in Terrasanta, anche frate Niccolò rimaneva colpito dalle caratteristiche di città murata «d'altissime mura», edificata di «belli palagi», con un buon porto e con una folta presenza di mercanti latini e di tante altre nazioni, ospitati in logge separate per ogni gruppo, nonostante si limiti ad esprimere in modo conciso le proprie impressioni[38]. Ben altrimenti lussureggiante appare la visione della capitale costruita dalle parole di un altro pellegrino trecentesco, il fiorentino Leonardo Frescobaldi. Alessandria «nuova» emerge nel ricordo grande e ricca, economicamente vivacissima. Si adagia fra le acque del mare e quelle di un canale artificiale condotto a forza dal Nilo. Posta alla confluenza fra le vie carovaniere e i percorsi marittimi, è «mercantesca terra e massimamente di spezieria, zucchero e drappi di seta». Ogni giorno, al levare del sole, si riempie dell'animazione tipica dei grandi empori commerciali. Le merci «sottili», preziose, alcune intensamente profumate, che i cammelli hanno portato attraverso le piste desertiche, sono caricate sulle navi in attesa nel porto e lungo le banchine. Spiegate le vele, a pieno carico, le imbarcazioni si allontanano cedendo il posto ad altre in arrivo con merci destinate magari a proseguire per via di terra. Lo specchio del mare sembra gremito. Sulla terraferma, per lo spazio di un miglio intorno alla città, si stendono dimore eleganti, giardini, orti, «terre fruttifere», su cui

datteri, cedri, limoni, aranci, carrubi, crescono insieme rigogliosamente. È un'immagine che ben si addice al tocco fugace di quell'allusione, di quel collegamento quasi involontario fatto a proposito del Nilo, allorché l'autore ricorda che il Nilo «è parte del fiume Degion che esce dal Paradiso terresto e l'altra parte va per l'India». Le acque che lambiscono Alessandria sgorgano dunque dal Paradiso e corrono verso una terra «miracolosa» di prodigi, misteriosa. Qualcosa della loro magia si deposita come un sedimento straordinario lungo i paesi percorsi.

L'autore è colpito anche dalla singolarità delle moschee:

> Sonvi le moschete cioè chiese di Saracini le quali non hanno intagli né dipinture, anzi sono dentro tutte bianche intonicate e ingessate. In su loro campanili non hanno campane e non ne trovamo niuna in tutto il Paganesimo, anzi stanno in su loro campanili i loro cappellani e chierici il dì e la notte gridando quando è l'ora come noi soniamo[39].

Per quanto accurato e preciso nei particolari, sia del paesaggio urbano sia della natura circostante o ancora delle caratteristiche demografiche ed economiche, non si può fare a meno di sentire come un'evocazione trasognata nelle parole del Frescobaldi. Sarà forse per l'accenno fatto in modo del tutto naturale e convincente alle origini del Nilo nel Paradiso terrestre, opinione così diffusa da rappresentare un dato acquisito di conoscenza. Il fatto è che Alessandria ci si para dinnanzi con le

sue belle mura e i suoi torrioni rotondi, sfiorata dalle acque, circondata da distese di palme da dattero, giardini di aranci, cedri, limoni e sicomori, come se davvero fosse la rappresentazione immaginaria del Paradiso, un Paradiso che ha persino più i tratti del Paradiso islamico che di quello cristiano. A suggerire e rafforzare ulteriormente questa impressione è la descrizione delle bianche moschee, ma soprattutto quella quasi palpabile del silenzio, dell'assenza di suono delle campane e della sostituzione ad esso del grido degli uomini che anche di notte percorre gli spazi della città[40].

Agli occhi di un viaggiatore quattrocentesco, quale è Anselmo Adorno, Alessandria appare ancora magnifica vista dal mare, perché offre lo spettacolo delle sue mura possenti, alte, larghe, interrotte dal ritmo regolare dei torrioni ampi e forti, dei profili dei suoi minareti, così come di due piccole colline, aguzze ed esili, vicino alla cerchia delle fortificazioni, verso il mare, formate dal continuo deposito di immondizie fatto dagli abitanti della città. All'interno non è più così bella. Le continue devastazioni l'hanno gravemente danneggiata; mostra segni e rovine di un'antica grandezza anche se sopravvive qualche bell'edificio, qualche casa importante, come quella dell'emiro, e se resta la sua vera ricchezza, le cisterne sotterranee che custodiscono l'acqua del Nilo e che impreziosiscono il paesaggio con le volte

sorrette da colonne di marmo pregiato. Resiste anche la sua spiccata vocazione commerciale e rimangono così i fondachi di mercanti d'ogni parte del mondo, genovesi, veneziani, fiorentini, catalani, anconetani, saraceni, persiani e tartari, la cui varietà appare però immiserita rispetto alla profusione di nomi che era nell'elenco di Beniamino da Tudela[41].

Il Nilo e il paesaggio delle sue rive assumono nella concretezza fisica e nella valenza simbolica il valore della prosperità, della capacità miracolosa di fecondare, nutrire, consolare, guarire. «Il Nilo è uno dei quattro fiumi del Paradiso Terrestre e davvero si può credere perché non abbiamo mai visto un fiume più ameno»[42]. La sua acqua, un po' torbida, lasciata decantare, diventa di cristallo, il sapore è dolce, meraviglioso, le sue proprietà nutrienti e digestive, terapeutiche. Ogni anno per due volte il fiume esce dagli argini e si spande sulla terra di questo paese arido e sabbioso, che in poco tempo, in modo quasi miracoloso, dopo che le acque si sono ritirate, si ricopre di germogli verdeggianti, segno del rinnovarsi dei raccolti; nelle numerose fosse scavate apposta si raccolgono pesci grandi e grassi, l'ennesimo dono di un tempo di abbondanza. La portata è così ampia che è capace di accogliere al suo interno numerose isole; sulle rive i pellicani bianchi si alternano al variopinto martin pescatore[43]. I frutti che crescono in questo Egitto bagnato dalle acque miracolose del Nilo

sono perfetti: l'uva dolcissima, a chicchi grossi e a grossi grappoli, i fichi piccoli ma ottimi, i meloni bianchi, di sapore delicato, i cocomeri dalla polpa succosa come cristalli di acqua zuccherata, e poi gli straordinari frutti della passione, che in qualunque modo si taglino presentano all'interno il disegno di una croce, il riso abbondantissimo, i capperi giganteschi che si inerpicano lungo il fianco delle case. Così riassume Ibn Battuta: «il Nilo dell'Egitto supera tutti i fiumi della terra per la dolcezza delle acque, l'ampiezza dell'alveo e la sua immensa utilità. Città e paesi si succedono ordinatamente sulle sue rive come in nessun altro posto al mondo, né si conosce fiume le cui sponde siano altrettanto coltivate»[44].

Per queste rive, su cui tutto cresce come sotto il tocco magico di un Dio benevolo, si perviene al Cairo e il visitatore, sgomento, si trova di fronte qualcosa di indescrivibile, di incommensurabile, al di fuori della portata di ogni esperienza occidentale. Anzitutto la sua grandezza, «inestimabile, più che non è quattro volte Milano» o forse sei[45]; così ampia la sua circonferenza che un corriere non può percorrerla tutta in due giorni, ma solo al terzo riesce a terminare il giro[46]; tanto grande che un funzionario del sultano che vi abita da venticinque anni confessa di perdere ancora talvolta la strada, e che camminando da prima dell'alba fino a mezzogiorno non si riesce a percorrerne tutta la lunghezza[47]; più di diciotto

miglia di lunghezza e circa nove di larghezza, azzarda il fiorentino Leonardo Frescobaldi, senza informarci di quale sia la fonte da cui ha tratto la notizia[48]. Il Cairo e Babilonia, due città praticamente contigue, che i resoconti fondono in un'unica realtà rumorosa, affollata, in una babele di lingue, di razze, in una calca pressoché perenne di persone, di cammelli «palafrenati», di elefanti.

«È tanto populata che Milano, Vinezia, Roma et Firenze insieme non hano tanto populo et forsi con doue altre citade apresso» si potrebbe raggiungere l'equivalente[49]; così fittamente abitata che si cammina per le vie spalla a spalla e non si può andar veloci senza scontrarsi con qualcuno[50]; insomma, vi è «uno popolo infinito», come commenta ser Zanobi, riuscendo a comunicarci, più di altri, la sensazione di una moltitudine illimitata e inesauribile[51]. E vi sono «Cristiani latini, Greci, Nubiani, Giorgiani, Tiopiani, Iacobini, Armeni, Cristiani della cintura e schiavi e poi gli infedeli, Turchi, Indiani, Tartari, Ebrei, Samaritani, Saracini, Arabi, Berberi», tutti divisi dalla lingua, dalla scrittura, dal modo di vestire[52]. Il porto accoglie tante navi che Genova, Venezia e Ancona messe insieme non potrebbero riceverne che un terzo; ogni giorno sette-ottomila cammelli attraversano la città portando l'acqua in grandi otri di cuoio e nella ressa generale devono trovar posto anche dei «leofanti de' quali è la forma quasi come si dipingono»[53]. Muhammad ibn Battuta, che

visitò la città nella prima metà del Trecento, descrive con un'immagine di grande efficacia l'aspetto delle vie affollate percorse dal movimento della gente: «l'andirivieni dei suoi abitanti la rende simile al mare che ondeggia, benché vasta e capiente, pare impossibile che li contenga tutti»[54].

Ludovico Vartema la trova ben al di sotto della sua fama nei primi anni del Cinquecento, sia perché in effetti la città aveva perduto a quel tempo un po' del suo antico splendore, sia perché i racconti ne avevano ingigantito fuor di misura le proporzioni, sia anche forse perché era diverso il modo di considerare il circuito urbano[55].

La città non ha mura né porte, ma ogni strada, ogni piazza è chiusa da proprie porte che isolano lo spazio in tanti segmenti; più di mille moschee costruite in marmo, con alte torri, segnano il tessuto urbano e scandiscono il tempo della preghiera; case ingannevolmente povere all'esterno, per i materiali di terra, canne e gesso che si sovrappongono alle basi brevi di pietra, hanno dentro «celi d'oro et de azuri fini et tapeti assay», che trasportano in un'atmosfera di sogno, alimentata dal soffio di «vento freschissimo», che qualche speciale accorgimento architettonico riesce a incanalare[56]. Nella città, nella parte più vicina alle montagne, si innalza il maestoso castello del sultano, che il Saladino volle costruire ordinando di demolire, per i materiali, una delle grandi piramidi e tenendo aperto il cantiere dei

lavori per più di quarant'anni. Lo proteggono alte mura e barbacani e torri spesse; dentro, la residenza favolosa del sovrano e gli splendidi edifici nei quali abitano almeno seimila mamelucchi al suo servizio. È qui che si vendono le perle, i rubini, i «balasci», gli smeraldi, i turchesi, i topazi e le «altre gioie assai» che il «soldano» fa cavare dalla sua montagna[57].

Di fronte a Babilonia, al di là del Nilo, dal lato del deserto si innalzano parecchi monumenti antichi di forma piramidale, due dei quali sono edifici costruiti in grossissime pietre, di una grandezza e di un'altezza sbalorditive: sono i «granari di pharaone», secondo quanto vuole la tradizione e quanto si sente dire o si racconta ai viaggiatori. Ma già alcuni avanzano più di un dubbio. A Roberto da Sanseverino paiono infatti avere qualche somiglianza con la «sepultura di Romulo a Roma», benché siano «mazore edifitii assay»[58], e Anselmo Adorno parla senza esitazioni di tombe di qualche personaggio antico, non essendovi, secondo la sua osservazione razionale, alcuna possibilità di stivare, conservare o estrarre grandi quantità di grano da quella piccola porta d'ingresso sollevata dal suolo che sembra costituire l'unica apertura.

Se Il Cairo colpisce l'attenzione dei visitatori per la sua ampiezza, per le dimensioni e l'affollamento del suo porto, per la gran quantità di animali esotici, per la densità di persone, per i rumori, i colori, i traffici di ogni genere, il fascino di

Damasco irretisce completamente i viaggiatori; le seduzioni infinite di questa città li ammaliano. Essa è nobile, famosa, ricchissima, bella e antica, ripiena di ogni sorta di viveri e di mercanzie: spezie dell'India, pietre preziose, seta in quantità, piante aromatiche portate da Baghdad, dalla Persia, dall'Armenia a dorso di cammello. Quando uno la contempla dall'alto della montagna, ai cui piedi trova riparo, di fronte a una vallata fertilissima, non è una città di questo mondo che pare di vedere ma un delizioso angolo di paradiso. Damasco tutta intera non sembra essere altro che un giardino o un frutteto verdeggiante nel quale le torri, i castelli, le case sembrano impiantati. Il fogliame è così fitto che i raggi del sole non possono penetrare e i roseti sono sterminati e tutto l'anno si vendono fiori, viole, rose il cui profumo penetrante riempie le strade, si perde nell'aria. All'interno come all'esterno tutto è irrigato da incantevoli corsi d'acqua e fontane bellissime. Uve rosse, melagrane, limoni e frutti d'ogni genere piegano tralci e rami; ogni albero è contemporaneamente ancora carico di fiori mentre ospita piccoli frutti acerbi ed altri già maturi.

La singolarità di Damasco non ha solo l'apparenza dolce e fragrante delle sue acque e dei suoi giardini ma anche l'aspetto severo delle sue difese possenti. Due cerchia di spesse mura merlate avvolgono la città. Le rinforzano torri poderose, alte e tonde, fittamente incastonate nelle

fortificazioni. All'interno un castello quadrato, forte e bello, costruito in marmo bianco tagliato a punta di diamante, domina altre cinque torri disposte in forma di una croce[59].

Per tutto l'anno a Damasco, meraviglia che non manca di incantare, si può trovare la neve; dura fino a giugno sulle montagne dei dintorni «e portasi la detta neve in su i cammelli a vendere in Damasco, e ivi si vende di maggio e di giugno; e anche la mettono nelle cantine e mangionla nelle loro abeverature». Sui panieri colmi di frutta d'estate si usa mettere «neve bianchissima, sicché le frutte istanno sì fresche ch'egli è una soave cosa a mangiare». E così vengono mantenute gelate le ampolle contenenti una bevanda fatta d'uva e d'acqua portata a vendere per tutta la città.

La sensazione di refrigerio che l'immagine della neve sulla frutta ghiacciata e sul vetro gelido diffonde contrasta nel ricordo con l'impressione molesta di calca, di continuo, stancante assembramento di persone per le strade e nelle piazze. «Di dì in dì le strade sì piene di gente che istanno fermi e chi va e chi viene, che è a noi per lo corso dei nostri pali, overo per le vie delle nostre sagre. Tanto v'è pieno di gente che è una cosa faticosa ad ogni ora del dì per qualunque strada ire pensasi». E a Giorgio Gucci fa eco Simone Sigoli: «Nella detta terra abitano grandissima quantità di gente, per tale che le strade e le vie di Domasco sempre vanno calcate di gente come quando si

corre il palio di San Giovanni di Firenze, o più, se si potesse dire»[60]. Del resto ogni giorno si tiene un mercato nella città e tre volte alla settimana, il lunedì, il mercoledì e il venerdì, se ne tiene uno particolare, mentre ogni tipo di commercio possiede il proprio bazar o suk, cioè una via coperta di botteghe dove non si vende niente altro che i prodotti di quel mestiere, e piazze quadrate ospitano botteghe in cui si smerciano generi diversi: Damasco appare allora come un unico gigantesco mercato, lo scenario di un andirivieni di acquirenti e di venditori che alimentano costantemente il flusso di persone.

Bisogna tornare indietro, alle parole di Beniamino da Tudela, per ritrovare il fascino arcano della città:

> C'è un muro di cristallo di magica fattura, con tanti fori quanti sono i giorni dell'anno: ogni giorno il sole penetra in uno di loro e indica l'ora del giorno su una meridiana graduata. Nel palazzo vi sono camere costruite con oro e cristallo, e quando le persone camminano attorno al muro si vedono le une con le altre, come se fra loro non ci fosse il muro. E vi si trovano colonne ricoperte d'oro e d'argento, e colonne di marmo di tutti i colori[61].

Visioni simili evoca Beniamino con i racconti su un'altra grande, favolosa capitale d'Oriente: Baghdad. Ai tempi in cui egli viaggia, la città è al massimo del suo splendore, residenza reale del califfo Amir al-Mu'minin al-Abbasi, del lignaggio di Maometto, capo della religione degli ismaeliti, a cui tutti i re dell'Islam devono obbedienza. Il suo

palazzo si estende per tre miglia; nel parco, delimitato da un muro, crescono tutti i generi di alberi del mondo e vivono tutte le specie di animali. Il fiume Tigri vi forma un lago. Torri piene d'oro, vesti di seta e pietre preziose di ogni tipo racchiude la dimora del califfo. La città stessa è incantevole, situata in una terra di palmizi, di giardini e di orti come non se ne trovano in tutto il paese. Accoglie mercanti provenienti da ogni luogo ed è un fertile centro di cultura. Vi «vivono uomini saggi, filosofi che conoscono tutte le dottrine e maghi esperti di ogni tipo di incantesimo». Una volta all'anno, quando al termine del Ramadan viene celebrata la festa dell'interruzione, il capo dei capi esce dal suo palazzo. È un'occasione unica e solenne, uno spettacolo indimenticabile di opulenza, di grazia sontuosa, una palpabile affermazione di prestigio sacrale, che irretisce sudditi e visitatori:

> Vestito con i suoi abiti regali d'oro, d'argento e di lino, cavalca una mula; in testa ha un turbante adorno di pietre preziose d'inestimabile valore e sul turbante porta uno scialle nero, simbolo della sua modestia, per significare che tutta quella gloria sarà coperta dalle tenebre nel giorno della morte. È accompagnato da tutti i notabili dell'Islam vestiti con splendidi abiti, a cavallo [...] Il Califfo va dal suo palazzo alla grande moschea dell'Islam, presso la porta di Basra; lungo il cammino i muri sono rivestiti di seta e di porpora, e la popolazione esultante lo riceve con canti di tutti i tipi, e danza davanti al grande re[62].

Alle soglie di questo mondo sfavillante, fastosamente decorativo, Costantinopoli annuncia

le meraviglie d'Oriente, è il presagio delle lontane magie dell'Asia profonda. Diciotto miglia di circonferenza, per metà lambite dalle acque e per metà sfiorate dalla terraferma, posta fra due mari, assomiglia, forse, solo a Baghdad. Qui si trovano la chiesa di Santa Sofia, il gigantesco Ippodromo, dove «si esibiscono davanti al re e alla regina uomini di tutte le razze del mondo, con arti magiche o senza, e portano leoni, leopardi, orsi e zebre per farli combattere fra loro; lo stesso fanno con gli uccelli», e il lussuoso palazzo di Blacherne, sulla riva del mare, in cui il sovrano siede sopra un trono d'oro e sotto una corona d'oro, sospesa con una catena tutta d'oro. «La corona è incastonata di gemme di valore inestimabile, tanto che di notte non occorrono lampade perché si riesce a vedere per la luminosità che emanano le pietre»[63].

Le città sterminate dell'Oriente, lo sfarzo dei palazzi regali lucenti d'oro e incrostati di gemme abbagliano i viaggiatori occidentali, che nei resoconti faticano a trattenere la meraviglia e a rendere con accenti di sincerità qualcosa che ha di per sé apparenza di favola. Così è anche per la descrizione della Cambaluc di Marco Polo, «grande in giro da ventiquattro miglia» e «tutta quadra», con mura «tutte merlate e bianche» e dieci porte e su ciascuna di esse un «gran palagio»[64]. Per non parlare della città proibita, del palazzo smisurato in cui il Gran Khan risiede per soli tre mesi all'anno: un muro dentro l'altro, palazzi ad ogni

canto e, negli spazi aperti, cortili, prati, alberi, animali esotici e selvaggi, infine la meraviglia principale, la dimora del re, la più grande «che mai fu veduto», una costruzione rialzata rispetto al suolo circostante, con un tetto altissimo dipinto di vermiglio, d'azzurro, di verde e di un'altra miriade di colori, così splendente che si vede luccicare da lontano. E, dentro, «le mura delle sale e delle camere sono tutte coperte d'oro e d'ariento; havvi iscolpite belle istorie di donne e di cavalieri, e d'uccelli e di bestie e di molte altre belle cose»[65].

Città e giardini incantati, intessuti del filo prezioso e magico delle leggende, sono l'eredità di sogno che Marco Polo ha lasciato all'Occidente. Tuttavia le linee che compongono il disegno dei paesi in cui il sole sorge sono talvolta più essenziali e sobrie, meno cariche di effetti decorativi. L'India sconosciuta è, nelle parole di Giovanni da Montecorvino, un territorio vasto composto di molti regni e molte genti che parlano lingue differenti. Grandi città si incontrano, spoglie, disadorne, fatte di case «miserabili» costruite col fango e ricoperte di frasche[66]. E ancora agli inizi del Cinquecento «Calicut», capitale di un piccolo regno del Malabar, ma definita da Ludovico Vartema «città grandissima de India», ciò nonostante gli appare luogo di infinita modestia e quasi di desolazione, dove il «mare batte nelle mura delle case» e non c'è porto e non c'è nessuna fortificazione e le abitazioni sono brutte, coperte di

foglie, così basse che un uomo a cavallo può toccarne il culmine. Davvero una realtà urbana miserevole[67]. Ibn Battuta, anziché lasciarsi abbagliare dagli splendori della Cina, è colpito dalle straordinarie capacità organizzative in un territorio tanto vasto e ne coglie gli aspetti più interessanti per un viaggiatore straniero, al di là dei paesaggi naturali ed urbani:

> Per chi viaggia la Cina è il paese più sicuro e migliore della terra. Ci si può andare in giro da soli anche per nove mesi portandosi dietro notevoli ricchezze senza avere nulla da temere, perché è tutto organizzato: in ogni luogo di tappa c'è un fondaco con un preposto che vi risiede insieme a un drappello di cavalieri e di fanti e ogni giorno [...] entra nel fondaco con lo scriba, registra i nomi di tutti i viaggiatori che trascorrono lì la notte, poi sigilla la lista, esce e spranga la porta. Finita la preghiera dell'alba [...] torna al fondaco, chiama ognuno per nome [...] Poi manda qualcuno ad accompagnarli fino alla tappa successiva, con il compito di riportargli una dichiarazione del preposto di quella tappa che gli assicura che sono arrivati tutti, e finché non gliela porta, è egli stesso responsabile dei viaggiatori. Seguono tale prassi in tutte le stazioni di tappa del paese, da Canton a Pechino[68].

3. I paesaggi di Terrasanta

Una terra di antitesi, di contrasti forti, quella di Terrasanta, denominazione che racchiude lembi di territorio ora ascrivibili a Palestina, Libano, Siria, Israele, in cui un paesaggio ameno fatto di vallate dolci e verdi si alterna a monti ripidi e scoscesi, a solitudini infinite di deserto, e mari d'acqua chiara

si contrappongono a mari maledetti, città splendenti a rovine tetre e spopolate.

Montagne impervie e rocciose, pericolosissime, «assai salvatiche e aspre», dove la neve altissima resta fino a maggio, separano Damasco da Beirut, e in mezzo al cammino la sorpresa della Beqaa, la bella valle fertile che si insinua da tutti i lati entro le montagne, percorsa da ruscelli pescosi, disseminata di prati su cui pascolano le greggi, miracolosa di raccolti. Il suolo è così produttivo che basta lavorarlo in superficie con vanghe ancora rudimentali, di legno. Ed ecco che il paesaggio torna a farsi scabro e poi di nuovo si addolcisce, vicino a Beirut nei profili argentei degli ulivi, ma anche nei rilievi dintorno, ridenti, popolati, pieni di bellissime case, ricchi di frutti, di acque sorgive, di cedri, di cipressi e di piante odorose. «In tutto questo cammino ha dello salvatico e dello domestico, e così dello abitato e nonne abitato», notava Giorgio Gucci nel 1384[69]. Il nucleo è piccolo, senza mura; «grandi muraglie e cose antiche» restano di un tempo più lontano di grandezza, quando il paese «fu a mano de' Cristiani»[70].

Una vallata piccola e ridente, contornata da bei monti boscosi, ospita Nazareth, ormai nel tardo Quattrocento solo un borgo rurale, disseminato, senza fortificazioni, la grande chiesa pressoché distrutta[71]. Acri è invece una città fantasma: mura, torri, chiese, palazzi in parte diroccati in

parte in piedi fingono da lontano l'illusione di una «mirabile e fortissima citate». Ma lì non vive più nessuno. Solo si aggira per le vie disabitate un funzionario del signore, addetto alla riscossione dei dazi dai mercanti che vengono a caricare i cotoni e da qualche pellegrino che il caso o la sfortuna hanno condotto là. Poco più dentro, qualche casale in cui si raggruppano non più di quaranta saraceni e dove abitano i mercanti veneziani al tempo in cui arrivano i convogli di galere. Dicono che a cacciare gli abitanti sia stata l'aria malsana, la peggiore in tutta quella zona di Siria, ma in Acri e altrove in tanta parte della Terrasanta, soprattutto lungo il litorale, sono visibili come tracce sanguinose le cicatrici della guerra, delle invasioni, del declino di dominatori antichi e nuovi, dello sfruttamento economico trasformato in abbandono. È il territorio degli scontri secolari fra cristiani d'Occidente, arabi musulmani e turchi, dove le città seguono con l'aspetto le evoluzioni delle civiltà al comando[72].

Quando Ibn Giubayr, arabo di Spagna, originario di Valencia, l'aveva visitata nel 1184 ben altro era il suo aspetto:

> La città di Acri, possa Iddio distruggerla e restituirla all'Islam. Questo è il capoluogo dei franchi in Siria [...] il punto di raccolta di navi e carovane, il luogo d'incontro di mercanti musulmani e cristiani provenienti da ogni parte. Le sue strade e le sue vie sono così affollate di gente che a stento si riesce a percorrerle. Ma è una terra di miscredenza e di empietà, brulicante di maiali e di

> croci, piena di lordura e di oscenità, in ogni dove permeata dall'impurità e dagli escrementi[73].

È evidente che la contaminazione è intesa in primo luogo in senso metaforico e spirituale, ma vi sono anche livelli igienici e condizioni materiali di vita diverse presso gli europei. Tutto ciò offende la coscienza di un musulmano, dal punto di vista religioso e sociale.

A metà Trecento di Giaffa non sono rimaste che rovine. Due grotte con una torre in cima ospitano il presidio di guardia saraceno, ma il porto stesso è stato insabbiato e le sue strutture abbattute per paura che le navi cristiane possano portare eserciti alla conquista del paese[74]. Nel XII secolo Tiro era apparsa a Beniamino da Tudela come risorta dai resti della vecchia, bellissima città. «Salendo sulle mura della nuova Sur si può vedere l'antica Sur: è sommersa dalle acque; se ci si va in barca, si riesce a vedere le fortezze, i mercati e le strade sul fondo del mare»[75]. L'immagine capovolta di Tiro nelle acque è di raro incanto. Essa suggerisce l'illusione di uno specchiarsi, invece il mare racchiude un'altra città, che dalle trasparenze cristalline emerge in tutta la sua immobile evidenza, e il viaggiatore ne accarezza il disegno, percorre le sue strade, si sofferma ai suoi mercati, sale sulle sue fortezze e scivola via con la barca.

Paese delizioso è Betlemme. Un tempo grande, come testimoniano gli edifici «disfatti», ora non più, ma luogo salubre, temperato, fatto «di scese e

di salite» in mezzo a ulivi e vallate profonde verdeggianti[76].

Attraverso un cammino stretto, sterile e sassoso, dove ogni cosa è una «montagnia et un saxo»[77], ci si inerpica verso Gerusalemme: «la città delle città, la più santa delle città sante, la regina di tutte le nazioni, il luogo della nostra salvezza situato al centro del mondo, in mezzo alla terra, la città eletta e santificata da Dio». «Oggigiorno la città non brilla più come un tempo per la bellezza e lo splendore dei suoi palazzi, delle sue case e dei suoi templi, ma risplende di più per la santità dei luoghi consacrati che racchiude». È per questo che il suo aspetto fisico è relativamente importante. Parte in piano, parte arrampicata sulla costa, il paesaggio finalmente tornato ridente dopo tante pietre e aridità, con alberi da frutta e vigne e «tutto colli, monti e valli», la città perde i connotati di amenità e di decoro, che pur possiede, per trasfigurarsi nell'unico modo di lettura e di decifrazione possibile, quello del sentimento religioso, della scoperta reverente dei luoghi consacrati dalle Scritture e dalla tradizione. Per contemplare anche nel ricordo Gerusalemme non è necessaria la precisione dei particolari. Di notte, se si sale al monte Oliveto, si abbraccia con lo sguardo tutta la città, un chiarore indistinto nell'oscurità, si contemplano i vecchi muri dell'immenso tempio di Salomone, ora proibito ai cristiani, che si accende di migliaia di lampade quando i mori si raccolgono

in preghiera. Gerusalemme è tutta lì: nel salmodiare che sale verso l'alto, un luogo della nostalgia[78].

La visione degli alberi da frutta, delle palme da dattero, delle belle case, dei minareti sottili di Gaza accoglie e consola i viaggiatori che vengono dalle solitudini desertiche o li accompagna nel cammino desolato che ancora devono affrontare[79]. Il deserto costituisce un'entità separata dal paesaggio ordinario, almeno per gli occidentali. Nel Tre-Quattrocento, certo, esso non rappresenta più una novità per pellegrini e viaggiatori: i racconti si sono diffusi, le caratteristiche sono state indicate, i pericoli dei predoni e dei serpenti precisati, l'incantesimo delle oasi svelato. Tuttavia niente può del tutto preparare all'esperienza. «Non se vede altro che cello e sabbia», confessa Roberto da Sanseverino; e se di giorno quest'unico globo infuocato di calore li soffoca e li stordisce con la sua immensità senza confini, di notte li avvolge in un gelo repentino e li atterrisce animandosi di respiri, di sussurri e di sibili, come se vivesse una vita sua propria, primordiale, nel riparo ombroso del buio, al di fuori della portata degli uomini[80].

Ma il deserto è anche altro: sono greti ghiaiosi colorati come di corniole e diaspro nero, sono «sassi arsicciati dal sole», sono dune altissime di sabbia in cui si affonda fino alle ginocchia e si smarrisce la via, sono pianure di «rena bianca e

sottilissima e morbida come seta» su cui lasciarsi scivolare è quasi una carezza[81].

Anche per Ibn Battuta, il «gran viaggiatore» dell'Islam originario di Tangeri, l'esperienza del deserto, nell'attraversare il Sahara alla metà del Trecento, era stata duplice, inquietante ed esaltante a seconda dei diversi tipi incontrati, per quanto egli fosse abituato a posare lo sguardo su paesaggi arroventati e spogli. C'è il «deserto infestato da molti demoni», dove «nessuna via né traccia appare», «fatto solo di sabbie spazzate dal vento, onde tu vedi in un luogo delle montagne di sabbia, che poi a riguardarle appaiono spostate in un altro luogo»; e c'è il deserto «luminoso e brillante, sì da far dilatare il petto e dare una sensazione di euforia»[82]. Il genovese Antonio Malfante parla invece di un viaggio compiuto nel 1447 per raggiungere Touat nel cuore dell'Algeria, partendo dalla costa, come di una traversata in mare. Per sette giorni, su un percorso che ne richiese in tutto dodici, senza avvistare un'abitazione, la carovana scivolò via lungo pianure di sabbia, lasciandosi guidare il giorno dal sole la notte dalle stelle[83].

Ma tornando ai paesaggi di Terrasanta, anche per arrivare al monte della Quarantena bisogna attraversare un pezzo di deserto: è a un giorno di marcia da Gerusalemme e vi si arriva da Betania e da lì «per nove miglia nel deserto» e all'estremità si erge «salvatico e molto solitario il monte». Un'«erta

molto viva», una salita ripidissima stretta più di un braccio e per arrampicarsi al santuario ancora, mani e piedi, su per una scala scavata nella roccia. Sotto, il «profondo», dove chi scivola «infinitamente sanza tocare niente da alto cadrebbe»[84]. Poco discosto si trova il luogo dove fu un tempo edificata la grande e meravigliosa città di Gerico e a un miglio da Gerico scorre il Giordano, un fiume di acque chiare e dolci, profondissimo, che corre rapido a congiungere due «mari» che non potrebbero essere più diversi: il sereno lago di Tiberiade o di Galilea, «abondante d'assai pesci e buoni»[85], e il cupo, sgradevole mare Maledetto o mar Morto. Nel Giordano i pellegrini si bagnano, restando ben accosto alla riva, attaccati ai rami dei salici che vi crescono o si lasciano andare un poco alla corrente che li sospinge in mezzo al fiume, mentre fuori l'aria è calda anche d'inverno, e l'acqua che scende dai monti di Damasco fredda e cristallina[86].

Al contrario, il «mar Morto» non ospita alcunché di vivente: ogni «cosa viva» pare respinta ed espulsa da una forza ignota che la rigetta, ogni oggetto inanimato è inghiottito dalle profondità, le navi non si sostengono ma subito affondano. «Questo lago detestabile e abietto», al cui contatto tutto muore, spande i vapori maleodoranti delle sue acque fetide dintorno, ovunque arrivi disseccando, trasformando il paesaggio in aride rovine di alberi combusti[87]. Lo chiamano il mare

Maledetto, lo «hanno in grande odio» perché è qui che Dio ha fatto precipitare Sodoma e Gomorra, le città del peccato, che insieme a Seboim, Segora e Adoma, ora «disfatte», giacciono sul fondo esalando i respiri mortiferi della loro corruzione[88]. Il suo aspetto, la sua essenza orribile sono il segno manifesto della collera divina.

La descrizione dei due specchi d'acqua ha un valore intrinseco di metafora del bene e del male ed essi si manifestano nella duplice essenza di materia e di simbolo. Il lago di Galilea è, insieme con il Giordano, il luogo della rinascita spirituale, della nuova o della vera vita infusa con il battesimo. Il mar Morto è il luogo della morte eterna, dove il peccato non redento ha sprofondato per sempre gli uomini. Là opera la grazia divina, in celestiali tracce, qui resta perpetuo il marchio della condanna di Dio vendicatore.

Depurata di significati allegorici è la visione di altre acque, quelle di un «vero» mare, che i pellegrini descrivono con accenti di leggerezza e tocchi narrativi felici. È il mar Rosso: deve il proprio nome ai barbagli color sangue che un fondo sabbioso simile al «cinabro» in certi punti accende. Venti tiepidi soffiano sulle rive. Sulle sue acque, peraltro bianche e chiare, navigano singolari imbarcazioni, piccole come gusci, fatte solo di legno, tenuto insieme da filamenti ricavati dalle noci dell'India e con le vele prese dalle foglie delle palme da dattero. Portano le spezie verso le vie

carovaniere che le smistano al Cairo e, risalendo il Nilo, ad Alessandria; sembra che sfiorino appena la superficie di quel mare sotto cui disegnano arabeschi i rami di un corallo bianco, prezioso e fragile come cristallo[89].

Abbandonati i paesaggi della Terrasanta, i luoghi del sacro e le meraviglie profane, i viaggiatori riprendevano in genere il mare diretti al porto di Venezia. Le isole di Cipro e di Rodi offrivano piacevoli e ristoratori punti di approdo, molto apprezzati dai naviganti: Cipro è lussureggiante di frutti e di giardini e disseminata di piccoli, ordinati castelli[90]; Rodi, benché piccola, ha un porto e una città nobile e antica, mura di fortificazione ben costruite e forti, con grosse torri di guardia, e mulini a vento che raccolgono le brezze tra il mare e la collina. A destra della città «un grande castello circondato da tre cinta di mura assai spaziate fra loro: all'interno della prima cerchia, la più grande, sono installati gli artigiani; all'interno della seconda stanno i frati religiosi e nella terza il Gran Maestro di Rodi con i suoi cavalieri e tutto il seguito»[91]. Il giardino del Gran Maestro è una meraviglia che i viaggiatori non trascurano di visitare e non mancano di raccontare con accenti ammirati: «bellissimo et copiosissimo de haranci cedri lauri et molti gentilissimi fructi, ornatissimi fonti, molte peschere», lo ricorda Roberto di Sanseverino[92]; mentre Alessandro Rinuccini è colpito in particolare dagli artifici con cui una

grossa vena di «limpidissima aqua frescha et chiara» è imbrigliata in canali, sgorga in una piscina, entra per mezzo di condotti nel palazzo per riempire due vivai di pesci, e irrigare gli orti, infine muove la ruota di un mulino. Di fronte a questo spettacolo passano in secondo ordine anche la profusione di aranci, di limoni, di peschi, di susini, di fichi, e il rigoglio delle pergole d'uva di straordinaria grossezza che coprono tutte le strade[93].

Dalla relativa sicurezza delle coste si tornava poi ad affrontare per breve tratto il mare aperto e di lì si imboccava, attraversandolo per giorni, quello che nella definizione comune era considerato il golfo di Venezia, il mare Adriatico. E mentre la nave avanzava sull'acqua, scorreva sulla destra la «vastissima regione» della Schiavonia. Quando ne dà notizia Adorno siamo ormai sul finire del Quattrocento e la situazione politica è mutata. Il «Grande Turco» ha ormai sottomesso da qualche anno quasi tutte le numerose province di questo paese, in cui si parla la lingua slava e che ha frontiere con gli ungheresi, i veneziani, i tedeschi, i greci, i turchi. La Schiavonia di Adorno è così vasta da comprendere fra le province anche la Russia, oltre a Moravia, Slesia, Croazia, Bosnia. Le uniche di cui fornisce qualche caratteristica sono però la Dalmazia, grande e fertile, con numerose, belle e potenti città, la più civilizzata evidentemente ai suoi occhi; la Serbia, paese di montagne ricche di

metalli preziosi ma anche di città importanti; la Bulgaria, un territorio di campagne spopolate e di castelli ben muniti[94].

Sulla costa, Ragusa appariva «bellissima», arrampicata sui monti, file di case una sopra l'altra, ripide scalinate a collegarle, e la difesa di mura «grossissime et inexpugnabile», le cinque torri a guardia del porto, la meravigliosa fontana poco discosta dal convento di San Francesco, che zampilla da venti bocche l'acqua gelata delle montagne condotta attraverso un sistema di canali[95].

4. Terre d'Italia

Toccando terra a Venezia si rientrava in Italia. La «Terra Lunga» chiamarono gli arabi l'Italia continentale[96]. In Inghilterra, ma anche altrove nell'Europa transalpina, l'Italia era piuttosto conosciuta come Lombardia e con il termine lombardi si identificavano tutti gli italiani, per il tramite di un ceto di uomini d'affari, banchieri, mercanti, la cui provenienza dalle regioni sviluppate del centro-nord della penisola suggeriva una coincidenza con l'antica nozione politica e territoriale della *Langobardia*. All'inizio del Cinquecento Andrew Borde chiamava invece Italia la regione dell'attuale Lazio, con capitale Roma, e la definiva «un paese pianeggiante, che è ameno e ricco di pane, vino e grano. Vi sono molti buoni

pascoli e vigneti. Il maestoso corso del Tevere rende ricca la regione»[97].

Alla base di queste diversità sta la difficoltà di identificare con i termini «Italia» e «italiani» un'effettiva realtà politica, al di là della pura connotazione geografica, che non viene mai meno nel corso dei secoli. Il significato di «Italia» muta nel tempo, ma conserva la caratteristica di designare solo una parte dell'odierna entità statale. In genere essa corrispondeva all'area più ricca per consistenza demografica e per numero di città, quelle fasce del centro e del nord che avevano costituito il *Regnum Italiae*, con esclusione del Meridione e del Patrimonio di San Pietro[98]. Ma se questa è l'interpretazione forse prevalente nel Medioevo, non mancano di affiancarsi di volta in volta altre concezioni. Nella celebre convocazione del concilio di Lione del 1274, per esempio, l'Italia appariva come un mosaico, una composizione di stati: il regno di Sicilia, la Lombardia, la Toscana, Venezia, le terre della Chiesa, che quasi esaurivano l'intero territorio. Certo si metteva in evidenza, a differenza dei regni unitari di Francia, Germania, Inghilterra, Svezia, Norvegia, Ungheria, Boemia, una frantumazione politica, una costellazione di organismi indipendenti e perennemente conflittuali[99]. A poco a poco si andranno delineando e precisando due larghe aree a nord e a sud della Maremma: la *Langobardia* o Italia superiore e il *Regnum Apuliae* o Italia inferiore, con

una certa indeterminatezza al centro e la possibilità della creazione di uno spazio per la terza Italia, quella della Chiesa.

Ma se la nozione politico-territoriale dell'Italia è incerta e fluttuante, la sua connotazione come paese fortemente urbanizzato, di più, il suo fisicamente essere un «insieme di città»[100], non subirà oscillazioni nel tempo e si imporrà nell'opinione generale di intellettuali, uomini di governo, visitatori stranieri[101]. L'immagine della terra d'Italia è dunque soprattutto quella delle sue città, antiche, illustri di storia e di fama, gloriose di monumenti artistici, splendide di palazzi, di edifici pubblici, di chiese. La presenza incisiva delle realtà urbane si fissa come un'impronta indelebile nel tessuto letterario-narrativo. Non tanto nelle opere di annalisti e cronisti, che anzi dimostrano spesso scarsa sensibilità per le peculiarità fisiche dei luoghi, quanto nei componimenti elogiativi, scritti per esaltare le qualità delle città e fioriti numerosi a partire già dall'VIII secolo nell'Italia settentrionale e dall'XI per quella meridionale. Le *laudes civitatum* si cristallizzano in un modello convenzionale celebrativo-descrittivo che obbedisce alle regole di un vero e proprio genere letterario, ma nondimeno, al di là dei canoni formali, svelano aspetti e caratteristiche della vita cittadina[102].

Talvolta i visitatori stranieri si preparano al viaggio in Italia leggendo i componimenti più

famosi. Altre indicazioni preziose vengono rintracciate in quella sorta di guide per pellegrini, anche esse costituenti una tradizione particolare, che sono i *Mirabilia*, descrizione di edifici meravigliosi, di monumenti celebri delle città italiane[103].

Il paesaggio «naturale» costituisce lo sfondo in certo senso scontato, su cui non si sofferma l'attenzione e che non sollecita una descrizione. Talvolta l'armonia dei luoghi è capace di attrarre lo sguardo del viaggiatore e di ispirare un commento, ma poi lo sguardo scivola via rapido e la mente indugia sulle caratteristiche funzionali. «Evi un chapo di monte diletoso nelle onde che chiamasi Porto de Fino; è piccholo e tranquillo e naschoso tra dilettevoli colli»: così comincia la descrizione di un anonimo viaggiatore quattrocentesco della riviera ligure. Navigando lungo la costa, le meraviglie vengono scoperte quasi con emozione: Portofino, Rapallo, Sestri, Portovenere, il mare che si insinua nei due dolci golfi ricurvi, le rive piene di viti e di cedri. E subito la riflessione va alla sicurezza degli approdi naturali o costruiti dagli uomini, al riparo offerto contro i venti[104].

In generale tutte le testimonianze di cui si è parlato finiscono per dare una rappresentazione della realtà forse illusoria, quella appunto di un territorio costituito da un insieme di città, come se esse formassero un *continuum* anziché comporre delle isole, numerose, anche grandiose, ma in un

paese nel complesso assai meno antropizzato di quello che ci si potrebbe attendere. Basti ricordare, ad esempio, il fitto mantello boschivo che ricopriva la Calabria, dalle sue coste fino alla sommità dei rilievi, praticamente ininterrotto: radi i centri urbani, scarse le borgate rurali di una certa consistenza, più numerosi, ma quasi sperduti nelle solitudini montuose, i villaggi minuscoli[105].

Un paesaggio di città dunque è quello che attira i visitatori stranieri, è quello su cui si soffermano geografi e scrittori, itinerari di viaggio e relazioni di viaggiatori. Ma le descrizioni sono in buona misura superficiali, generiche, e se colgono in talune circostanze le caratteristiche dei luoghi, l'amenità e la fertilità dei suoli, l'antichità degli abitati, la ricchezza economica, la popolosità, tuttavia non escono spesso dai limiti di un'approssimazione stereotipata. A volte le città visitate non sono che nomi senza alcun commento su un itinerario compiuto; a volte assumono una concisa e frettolosa evidenza secondo una rappresentazione di maniera. Bologna è la «grassa», Firenze è «bella e nobilissima ciptà, bene popolata e piena d'artefici», Parma è una «bella ciptà e grande», e così Padova e Piacenza. Qualche singolarità può colpire l'osservatore forestiero nel campo politico o in quello sociale, dei costumi e dei comportamenti[106]. Nelle parole dell'anonimo religioso partito da Mosca agli inizi del settembre 1437 insieme alla delegazione russa per prendere

parte al concilio, Firenze è una visione efficacemente delineata con brevi tratti sapienti: l'ampio fiume attraversato dal ponte di pietra, gli alti palazzi, le belle chiese. Ma la città, in accordo con l'insistenza dimostrata da molti viaggiatori sulle strutture di ricovero e di soccorso, è soprattutto il suo ospedale, Santa Maria Nuova, unico e meraviglioso, dove ammalati, viaggiatori e pellegrini forestieri vengono amorevolmente e onoratamente accuditi:

> Questa gloriosa città di Firenze è straordinariamente grande e di uguale non incontrammo [...] le chiese in essa sono molto belle e grandi ed i palazzi sono eretti in pietra bianca, molto alti e ad arte creati; la città attraversa un fiume grosso e molto rapido, di nome Arno; e su questo fiume un ponte di pietra si getta assai largo e su entrambe le sue sponde s'alzano degli edifici. Una grande chiesa c'è in questa città e il suo ospizio conta oltre mille letti e financo sull'ultimo letto delle lenzuola meravigliose di lino e preziose coperte sono stese; per amore di Cristo ciò si compie a beneficio degli infermi forestieri e dei viandanti e dei pellegrini di altre terre; costoro là vengono nutriti e vestiti e calzati e lavati e onorevolmente custoditi; i risanati, dopo essersi prosternati alla città si allontanano lodando Iddio; fra le corsie, nello spazio alle funzioni riservato, ogni giorno si canta messa.

Il concilio, inaugurato a Ferrara il 9 aprile 1438, si era dovuto trasferire a Firenze a causa dell'epidemia di peste diffusa nella capitale estense.

Altre volte le «terre d'Italia» trovano una più compiuta descrizione o almeno una caratterizzazione più precisa[107].

«Chi non abbia mai visto la nobile città di Venezia, non ha visto quanto c'è di più bello e ricco a questo mondo»[108]. Nella città, dove il mare «non defluisce né fluisce» e dove l'acqua scorre lungo le strade, non esiste povertà ma soltanto ricchezza. I mercanti sono i maghi felici di questa prosperità: trasportati ovunque vogliano andare da una «piccola bella barca» personale che li attende ai piedi delle gradinate «per remare lungo tutta la città», essi si aggirano abbigliati con lunghe vesti dalle maniche strette che conferiscono un'aura quasi sacerdotale alla figura.

«Venise est une moult bonne ville, tres ancienne, belle et marchande, toute environnée de la mer qui passe par ladicte ville en plusieurs lieux dont les aucuns sont ysles; et ne peut on aller de l'un à l'autre que par bateaux», scriveva Bertrandon de la Broquière che la vide nel 1432, cogliendone in sintesi gli aspetti che più la caratterizzavano, che non mancavano di colpire i visitatori e finivano per formare un modello di identificazione preciso: l'antichità delle sue origini, l'innegabile bellezza, le attività mercantili, la singolarità di un mare che la percorre al suo interno[109].

Nell'attraversare l'Italia alla fine del Quattrocento al seguito del suo re Carlo VIII, Philippe de Commynes rimase quasi folgorato dalla visione della città lagunare. «È la città più splendida che io abbia mai visto», asserisce con convinzione. Ancora una volta la «meraviglia»

nasce dalla «posizione», dal vedere «tanti campanili e monasteri e casamenti tutti sull'acqua e la gente senz'altro modo di andare qua e là in quelle barche», piccole e ornate di tappezzerie; dalla sorpresa del canal Grande, la strada principale, strada d'acqua su cui passano, rasente alle facciate dei palazzi, galee di quattrocento tonnellate[110].

Non è così per Genova, città di vocazione marinara, famosa per la costruzione delle navi più grandi del mondo, porto di rinomata importanza e grandiosità, che emerge dalle descrizioni prima ancora che nel suo rapporto con l'acqua, nella fisicità delimitante delle sue mura, delle case-torri, del paesaggio montagnoso cui si appoggia. «La città è circondata da mura [...] Ogni cittadino ha sulla casa una torre e nei periodi di guerra si combattono fra di loro dall'alto delle torri. Hanno il dominio del mare; costruiscono delle imbarcazioni chiamate *galeras* e compiono atti di pirateria [...] dal paese di Javan ⟨Grecia⟩ fino alla Sicilia». Così appariva nel XII secolo a Beniamino da Tudela[111], e nello stesso secolo veniva inserita in questi termini nel trattato di Edrisi: «città antica [...] belli ne sono i contorni e i passeggi, eccelsi gli edifici; ha frutta in abbondanza, molti campi da seminare, villaggi e casali e giace presso un piccolo fiume. È popolata da mercanti ricchi e agiati che viaggiano per le terre e per i mari [...] Essi hanno un naviglio formidabile»[112].

Nel XV secolo la città appare immersa più profondamente nel suo mare, dove il cerchio di montagne che l'avvolge sembra quasi volerla ossessivamente sospingere. Scrive Enea Silvio Piccolomini, futuro papa Pio II, all'amico senese Andreozzo Petrucci in una lettera da Milano datata 24 marzo 1432:

> Una città di cui non c'è uguale in tutto il mondo. È posta su di una collina, che sovrastano monti assai impervi a nord, mentre a sud è bagnata dal mare. Qui il porto si incurva ad arco e, perché la furia del mare non danneggi le navi, lo protegge un molo che si dice sarebbe costato poco di più se fosse fatto d'argento: tanta è infatti lì la profondità del mare. […] Proprio nel porto, nella parte in cui tocca la città, si ergono magnifici edifici tutti di marmo, che svettano verso il cielo, assai eleganti per la presenza di numerose colonne, molti adorni di sculture e di figure; sotto vi è un porticato lungo mille passi, dove si può acquistare ogni merce. Il resto della città si sviluppa verso la collina. Lì non c'è nessuna casa alta e bella che per il decoro e per l'eleganza non possa convenire a re o a principi: tutte sono regalmente maestose ed assai elevate e distano poco le une dalle altre; anche le strade sono strette, praticabili da due o tre uomini per volta[113].

Anche Adorno rimane impressionato dall'imponenza delle costruzioni sul mare edificate per accogliere e proteggere imbarcazioni di ogni genere. «Il porto della città è di un'estensione e di una profondità mirabili, riceve in gran numero le navi più grosse del mondo, fino a fiancheggiare i suoi moli. Nessuna nazione, nessun popolo possiedono sul mare navi così grandi che torreggiano sull'acqua come castelli […], non c'è

niente in questa città che non contribuisca a renderla bella, salvo la strettezza e l'esiguità delle sue strade, che sono però utili alla sua difesa. Nessuna città d'Italia è così forte»[114]. La struttura urbana di Genova aveva assunto definitiva consistenza nella prima metà del XII secolo. Al nucleo fortificato di questo periodo si erano aggiunti, entro la metà del Quattrocento, borghi murati lungo i lati e sulle colline altri agglomerati e le mura dei sobborghi occidentali e orientali. Le principali infrastrutture portuali erano state costruite a partire dal XIII secolo. Lo sviluppo urbano è evidente nella doppia cinta di mura, nel gran numero di edifici di marmo che la impreziosiscono e soprattutto nelle grandi opere del porto che ormai ne costituiscono la singolarità, il vanto, l'emblema[115].

Il rapporto degli Adorno con Genova è certamente un po' speciale essendo la famiglia originaria del luogo. Del resto l'autore lo premette: «Genova mi è sembrata per molti aspetti la più illustre e la più bella città d'Italia. Io non so se sono i nostri sentimenti per quell'avo lontano, Opicino Adorno, nativo di Genova, ad ingannarci e a indurci in errore, ma non ricordo di aver visto, a eccezione di Damasco, città di aspetto così gradevole»[116]. L'immagine sembra avere perciò, insieme ad una sua suggestione realistica, una sorta di filtro emotivo che le conferisce un fascino ulteriore. Si deve riconoscere del resto allo scrittore, e non solo

in questa occasione, di essere dotato di una straordinaria capacità di osservazione e di resa delle sue impressioni. Quell'affacciarsi sul mare quasi precipitando dal circolo montagnoso, la grandiosità del suo porto (la cui capacità di accoglimento è storicamente accertata), l'angustia dei vicoli stretti adatti alla difesa, gli alti, eleganti edifici marmorei sigillati come scrigni da porte ferree e fuori, fino a una distanza di tre o quattro miglia, altre case alte, ampie, accoccolate sulle pendici dei monti, simili a castelli, e i giardini e gli orti ben curati, i vigneti, ogni dettaglio contribuisce a cesellare un insieme di forza e di grazia.

Quale differenza con Roma, un tempo padrona del mondo, ora annientata e ridotta a un campo di rovine sotto i colpi del destino, in passato «affollata di principi e piena di palazzi, oggi luogo di tuguri, ladri, lupi e vermi»[117]. I segni della trascorsa grandezza restano negli edifici monumentali, negli archi di trionfo maestosi, nelle colonne di marmo, nelle statue imponenti, un paesaggio di reliquie superstiti come tracce slegate di un percorso incompiuto, mescolate a ruderi senza più storia e senza più funzione, a squarci di natura rigogliosa[118]. «La principale città d'Italia si chiama Roma: è un'antica città ed è molto decaduta. La chiesa di San Pietro, che è la cattedrale e la loro chiesa principale, si trova giù a terra: sta così da molti anni senza venir riedificata. Ho incontrato poca virtù a Roma e molti vizi abominevoli, perciò

non mi sono piaciuti i costumi della gente»[119]. Il «crollo» di San Pietro sembra riassumere emblematicamente la sconfitta di un'intera città, nel suo ruolo di capitale, di centro della cristianità, di *urbs* per eccellenza. Nel XII secolo a Beniamino da Tudela Roma era apparsa ancora come la sede di edifici grandiosi, il Palatino, il palazzo di Vespasiano, quello di Tito, il Colosseo e molti altri di minore importanza ma di simile bellezza[120]. Tuttavia, insieme alla parte abitata, era già considerevole l'estensione delle rovine, una caratteristica questa che segna la fisionomia della città nei secoli, come a seguire le alterne vicende della sua potenza. La compresenza e la contiguità delle zone popolate con larghi spazi vuoti, delle parti edificate con le distese di ruderi abbandonati, non sono caratteristiche solo della prima città medievale, esangue erede della grandezza classica. Allorché Roma, anche in virtù delle distruzioni operate nel 1084 dalle armate di Enrico IV, si concentra intorno all'ansa del Tevere, diventa, è vero, più compatta e più continua nel suo tessuto abitativo, ma non per questo cessa di comunicare l'impressione di un disordine urbanistico, di una mescolanza confusa di finito e di interrotto o abbandonato. Tanto più quando agli inizi del Trecento l'abbandono della città per Avignone da parte della corte pontificia provocherà, oltre a un ristagno delle attività economiche, veri e propri vuoti demografici, un'accelerazione insomma

verso un paesaggio di suggestive rovine antiche e più recenti[121].

L'aspetto quattrocentesco di Napoli è invece esuberante di bellezze naturali e di scenari architettonici costruiti dagli uomini: adagiata a forma di una falce di luna nell'ampio golfo che accoglie le isole di Capri, Ischia e Procida, la città ha piazze larghe e ben pavimentate in pietra, case costruite in marmo, alte e monumentali come palazzi, ma dai tetti piatti secondo l'usanza dell'Oriente, basiliche superbe[122]. Le tre vie principali ospitano dimore nobiliari e di mercanti. Questi ultimi abitano più vicino al mare, là dove c'è la dogana e si trovano numerosi i magazzini per il deposito delle merci. Tre castelli possenti difendono il nucleo urbano. Le parole non sembrano adeguate a descrivere la grandezza e le meraviglie di Castel Nuovo. Costruito in riva al mare, è rinforzato da cinque enormi torri di ronda, altissime e così decorate da dare l'impressione di essere dipinte. Larghi piatti sono disposti sopra i merli in alto sulle mura per illuminarle accendendovi dei fuochi. L'entrata è in marmo candido scolpito per tutta l'altezza e ornata da una statua equestre di Alfonso, gli appartamenti all'interno straordinari per sfarzo, i giardini esterni ai piedi del muro deliziosi[123]. Il secondo dei tre castelli supera quasi il primo per l'unicità della posizione e l'originalità delle sue forme. È il Castel dell'Ovo, «il più forte» mai visto, costruito sopra

una roccia in mare a grande distanza dalla riva, ma unito a questa da un lungo molo in marmo; «racchiude numerose abitazioni e anche delle piazze e un bellissimo giardino e una fontana d'acqua dolce, che è meraviglioso trovare su uno scoglio in pieno mare». È così grande che vi possono entrare persino galee e fusti[124].

La dolcezza del clima contribuisce alla creazione di giardini incantevoli, veri e propri paradisi profumati. La residenza cittadina di Alfonso, duca di Calabria, ha un parco di più di trecento piante di arancio, un pergolato a volta, lungo quasi duecento passi e largo sei, formato da cedri, e tutto il luogo è lastricato in pietra, con l'aggiunta di una «bella istanzetta» in muratura tutta dipinta «a storie» e di «uno quadro circhundato di legniame grande con belle cholonette dipinte» e una copertura di limoni, dove «di state assai volte mangia». La residenza di campagna dista quasi due miglia da Napoli, due miglia di strada fiancheggiata di «pome, alberi e melaranci e asai gelsomini», una «delizia» privata che a nessun altro all'infuori del signore è permesso di percorrere, pena il taglio del piede, a meno di un invito o di una specifica autorizzazione[125]. La magnificenza della Napoli aragonese, così come si presentava ai viaggiatori del secondo Quattrocento, era il frutto delle progressive trasformazioni della città prima in età normanno-sveva e poi angioina, con il sostanziale disporsi degli ampliamenti nella direzione dei due

fortilizi di Castel Capuano e di Castel dell'Ovo proteso a difendere il litorale[126].

A poca distanza dal paesaggio ameno e fiorito di Napoli, in cui l'azzurro del mare si mescola al verde dei giardini screziati di colore, al candore dei marmi, alle tinte policrome degli intonaci, si spalanca il paesaggio sulfureo, cupo, fumigante di Pozzuoli. Una lunga grotta percorribile anche a cavallo permette di attraversare il monte e di raggiungere il piccolo borgo situato in riva al mare. A un'estremità il Paradiso, all'altra l'Inferno. All'esterno delle mura si lavora, bollendolo e lavandolo, l'allume che viene cavato a grossi blocchi incidendo e scarnendo la montagna alle spalle di Pozzuoli. Nella vallata grossi forni sono tenuti sempre accesi per la cottura, mentre in un canto il monte della Solfatara emette di continuo i suoi vapori di zolfo e nel lago d'Averno l'acqua bolle e zampilla in lunghi getti fumanti. «A causa dell'orrore e del terrore che ispira loro quest'acqua, gli abitanti chiamano questo luogo Bocca dell'Inferno, parendo molto adatto alla purificazione delle anime peccatrici»[127]. Solo tornando verso Napoli l'ambiente si addolcisce in uno spettacolo di bagni naturali, di vene d'acqua calda. «Molte degnie antichalglie» sono tutto ciò che resta di un glorioso passato nel momento in cui ser Zanobi visita Pozzuoli[128] sul finire del Quattrocento. Si distinguono appena, sparse nei dintorni o sotto terra, come la grande cisterna

dell'acqua scavata con possenti «filari di volte». Qualche secolo prima, se dobbiamo prestare fede alle parole di Beniamino da Tudela, il mare, salendo, aveva ricoperto la città da due parti lasciando visibili solo «i mercati e le torri» che stavano nel mezzo[129].

I paesaggi pugliesi rappresentano un felice connubio tra sviluppo urbano e cura del territorio agricolo. «La Puglia conta un gran numero di città importanti e belle, borghi e castelli», scrive ancora Adorno, tuttavia ciò che colpisce in primo luogo è la fertilità della sua terra, l'abbondanza dei grani, del vino, dell'olio, degli alberi da frutto, delle erbe odorifere che crescono spontanee. Ogni luogo ha una sua particolarità che colpisce il viaggiatore, che gli rimane impressa e che finisce per diventare una nota distintiva nel racconto: la grande pianura a pascolo di fronte a Foggia, piena di animali e di uccelli selvaggi («La città è brutta da far paura ma il luogo è meraviglioso»); i campanili delle chiese di Bari, così elevati che si scorgono a una distanza di quindici miglia; il delizioso porto di Trani e le sue case magnifiche, con le facciate di marmo bianco intagliato a punta di diamante che ricordano il castello di Damasco e molte abitazioni di Beirut; i «boschi di olivi» che circondano Monopoli, nei quali è dolce camminare, più belli ancora di quelli di Siria o Barberia; l'imponenza dei due porti di Brindisi, in singolare contrasto con l'aspetto desolato e spopolato della città; le fosse scavate

sotto terra per conservare il grano a Manfredonia, città dalle vie larghe e ariose, protetta da un'insenatura naturale, felice ponte fra mare e terra[130].

Quanto l'Adorno si dimostra ammirato del Meridione peninsulare, dal Napoletano alle terre e alle città pugliesi, tanto appare sfavorevolmente impressionato dalle isole. Poiché nelle sue descrizioni paesaggistiche il riferimento non è solo all'ambiente geografico e agli insediamenti, ma anche alle attività e ai comportamenti degli uomini, il giudizio negativo sulle realtà insulari si basa in primo luogo sulla cattiva fama di cui la gente delle isole gode presso i contemporanei. Riferendosi alla Sicilia scrive: «L'isola è molto popolata ma la gente è della peggior specie. In effetti, la fama vuole che quasi tutti gli abitanti delle isole siano cattivi, ma i Siciliani sono i peggiori di tutti». La descrizione è però questa volta basata sullo studio e su una conoscenza a tavolino, perché gli Adorno non vi presero terra con la loro nave. Nella ricostruzione quattro sono le principali città: Palermo, Messina, «molto più piccola della prima ma assai amena; situata sulla riva di un mare molto pericoloso», Catania, posta «in una vallata ai piedi del monte Etna, che dicono sia il più alto del mondo», Siracusa «una città antica con il porto più bello di tutta l'isola»[131].

Sommaria e non molto lusinghiera è anche la presentazione del paese da parte di Andrew Borde,

nel primo trentennio del Cinquecento:

> La Sicilia è un'isola, essendo circondata dalle acque del mare. Ci sono molte zanzare che mordono e pungono come le zanzare che ci sono in Italia, che, guardate, dove pungono fanno uscire il sangue [...] queste di qui sono così avide e pericolose che non ci si può difendere da loro, soprattutto se si dorme di giorno. In Sicilia ci sono molti tuoni e lampi e grandi venti impetuosi. La terra è fertile e c'è molto oro. La città principale è Siracusa; lì c'è un bel fiume chiamato Aretusa, dove si trova il corallo bianco[132].

Anche in questo caso lo scrittore potrebbe essersi rifatto a una fonte letteraria piuttosto che alla propria esperienza di viaggio. Una certa approssimazione e la mancata esperienza diretta influenzano i due autori alimentando un pregiudizio e un'antipatia che non avevano dimostrato di possedere nei confronti di altri paesaggi mediterranei, di cui avevano saputo apprezzare le misteriose bellezze. Ma resta pur sempre una prova dell'esistenza di una tradizione letteraria fortemente sfavorevole.

All'ebreo Beniamino la Sicilia appare al contrario come il luogo dove «si trovano tutte le squisitezze del mondo», «un paese pieno di ogni bene, con giardini e orti». Il palazzo del re Guglielmo a Palermo sembra essere l'incarnazione di una favola orientale: le mura sono dipinte e ricoperte d'oro e d'argento, i pavimenti di marmo portano intarsi di disegni negli stessi materiali preziosi, nel parco pieno di alberi da frutta di ogni genere è stato costruito un lago artificiale in cui nuotano pesci di

ogni specie e il re con le sue dame si diverte a navigare[133]. Un'opinione che riecheggia da vicino la definizione encomiastica dell'isola contenuta nel *Libro* di Edrisi: «perla del secolo per abbondanza e bellezze; primo paese del mondo per bontà di natura, frequenza di abitazioni e antichità di incivilimento»[134].

Un interessante affresco di Messina è nelle parole di Ibn Giubair, musulmano di Spagna, che la vide durante il viaggio compiuto fra il 1184 e il 1185 lungo il litorale settentrionale dell'isola fino a Trapani[135]:

> si appoggia a dei monti che sviluppano tutta una serie di pendii e valloni, e il mare le si distende dinanzi dal lato di mezzogiorno. Il suo porto è il più mirabile fra tutti i porti dei paesi di mare, giacché le grandi navi vi si avvicinano a terra fin quasi a toccarla, e da esse a terra si getta una passerella di legno per cui vanno i facchini col carico; non c'è quindi bisogno di scialuppe per il carico e scarico dei bastimenti, se non quelli ancorati a una certa distanza da terra. Tu vedi così queste navi allineate a contatto con la terra come stanno allineati i destrieri nelle stalle, per la grande profondità in quel punto del mare, che forma uno stretto tra essa e il continente, largo tre miglia[136].

Tra la rappresentazione degli uni e degli altri non vi è solo una differenza dovuta all'origine degli autori e alla diversa area culturale, all'opposta civiltà cui appartengono; sono anche passati secoli e l'isola ha mutato il proprio assetto politico, ha attraversato crisi demografiche ed economiche, ha assunto dal punto di vista ambientale una fisionomia diversa. La distanza incolmabile fra

pareri è scavata dunque in primo luogo dal tempo. Lo svolgersi dei decenni muta mentalità e atteggiamento di chi osserva e insieme modifica radicalmente l'oggetto della loro osservazione. Nella Sicilia della fine del Medioevo si rintracciano a fatica la straordinaria, rigogliosa bellezza delle campagne intensamente coltivate e la spettacolarità della sua capitale[137].

Sardegna e Corsica sono accomunate nello stesso giudizio negativo. L'una è abitata da uomini «robusti e feroci» che parlano un idioma particolare, il sardo appunto; l'aria è malsana, le acque sono nocive alla salute, il vino spesso, cattivo, imbevibile, le città senza particolari attrattive, benché alcune, come Alghero, siano dotate di buoni porti[138]. L'altra, cui pure le distese nei campi e nei boschi di rosmarino odoroso sembrano in apparenza conferire il fascino di una terra forte e gentile insieme, ospita «gente feroce, selvaggia, indomabile, infedele a ogni promessa e di costumi depravati», gli eredi dei criminali e malfattori che i Romani vi inviarono in esilio, popolando così «quest'isola, prima inabitata, incolta e deserta». «In verità i corsi di oggi sono simili per comportamento e natura ai loro scellerati antenati»[139].

Ma con le isole si è in certo modo già usciti da quel panorama di città che tanto attraeva nel territorio italiano; luoghi di civiltà, di ordinato progresso, di antica religiosità, di raffinata cultura,

di intensa creatività artistica. Nel 1485 il tedesco Thomas Munzer si allontana da Norimberga per sottrarsi a un'epidemia di peste; varca le Alpi, percorre una parte di Italia con il piacere che può provare un uomo sensibile e colto «nell'incontrare e ascoltare i dotti, nel visitare i luoghi santi! E nel vedere quel popolo amabile, quei monumenti antichi, il ricco suolo, le città adorne, vere immagini del Paradiso»[140]. Il suo giro «turistico» comprende Genova, Pavia, Piacenza, Parma, Cremona, Modena, Bologna, Firenze, Siena, Roma, Venezia. A sud non si spinge oltre Napoli. Forse esiste davvero dopo tutto un confine invisibile che crea e separa «due Italie»[141].

---

[1] Sulle tematiche del paesaggio cfr. P. Camporesi, *Nascita del paesaggio italiano*, Milano, Garzanti, 1992. Inoltre: *Il Paesaggio*, *Annali*, 5, Torino, Einaudi, 1982; D. Pearsall e E. Salter, *Landscapes and Seasons of the Medieval World*, London, Paul Elak, 1973; G. Romano, *Studi sul paesaggio*, Torino, Einaudi, 1978; E. Sereni, *Storia del paesaggio agrario italiano*, Roma-Bari, Laterza, 1976; A.R. Turner, *The Vision of Landscape in Renaissance Italy*, Princeton, Princeton University Press, 1966; Zumthor, *La misura del mondo*, cit., in particolare pp. 82-87.

[2] Cfr. Borst, *Forme di vita*, cit., pp. 15-16.

[3] Enea Silvio Piccolomini, *I Commentari*, a cura di G. Bernetti, Siena, Cantagalli, 1972, libro I, c. VI (vol. I, pp. 12 e 11). L'anno del viaggio è il 1435.

[4] *Un mercante di Milano*, cit., p. 82.

[5] Andrew Borde, *Gli itinerari*, cit., pp. 46-53, 30-31, 56-59, 56-57 e 92-93. L'anno è il 1535.

[6] *Ibidem*, pp. 68-69.

[7] *Un mercante di Milano*, cit., p. 74.

[8] *Ibidem*, pp. 70-78 e Andrew Borde, *Gli Itinerari*, cit., pp. 64-67 e 70-71. Agli inizi del XII secolo tutta la zona compresa tra i fiumi Mosa e Waal era paludosa e incolta, ma soggetta a concessioni ed esenzioni per bonifiche.

[9] Andrew Borde, *Gli itinerari*, cit., p. 71.

[10] *Un mercante di Milano*, cit., pp. 81-85.

[11] J. Macek, *L'Europa orientale nei secoli XIV e XV*, Firenze, Sansoni, 1974, e, dello stesso autore, *L'Europa orientale nelle fonti italiane del '400*, in *Europa e Mediterraneo*, cit., pp. 239-254, in particolare pp. 240-241.

[12] Benjamin da Tudela, *Libro di viaggi*, cit., p. 96; l'autore compie il suo viaggio fra il 1165 e il 1173.

[13] Andrew Borde, *Gli itinerari*, cit., pp. 96-101.

[14] Zug Tucci, *La Germania dei viaggiatori*, cit., pp. 181-206 per quanto riguarda le immagini della Germania nei racconti dei viaggiatori italiani.

[15] Andrew Borde, *Gli itinerari*, cit., pp. 78-79 e 86-89.

[16] Niccolò Machiavelli, *Ritratto delle cose della Magna*, in *Arte della guerra e scritti politici minori*, a cura di S. Bertelli, Milano, Feltrinelli, 1961, pp. 209-210.

[17] Enea Silvio Piccolomini, *I Commentari*, libro XII, c. XLI (vol. V, p. 160).

[18] *Ibidem*, pp. 159-160.

[19] Camporesi, *Le belle contrade*, cit., p. 77.

[20] *Un mercante di Milano*, cit., pp. 59-65 per la descrizione della città; l'autore sembra provare meraviglia per i mulini a vento e li descrive come se non li avesse mai visti: «hano 4 alle a modo di 4 scalette coperte di tella, ne le quale il ventto dà et fa andare il molino, et pocho ventto bastta», p. 59.

[21] *Ibidem*, pp. 109, 112-113, 54. Sull'evoluzione degli istituti ospedalieri in Francia cfr. i capitoli dedicati al periodo medievale da M. Mollat, in *Histoire des hôpitaux en France*, a cura di J. Imbert, Toulouse, Privat, 1982.

[22] *Ibidem*, pp. 54-55.

[23] *Ibidem*, pp. 156-157. Tolosa viene descritta anche da un anonimo viaggiatore quattrocentesco fiorentino come «una bella e grande città piena d'artefici d'ongni arte, e molto merchantile», con le sue tante, e buone osterie, il lungo ponte di legno coperto sopra il suo «grande fiume e grosso» (Damonte, *Da Firenze a Santiago di Compostella*, cit., pp. 1057 e 1058).

[24] *Un mercante di Milano*, cit., pp. 166-168.

[25] *Ibidem*, p. 108.

[26] *Ibidem*, pp. 120-121.

[27] Damonte, *Da Firenze a Santiago di Compostella*, cit., p. 1063.

[28] *Un mercante di Milano*, cit., pp. 124 e 135.

[29] *Ibidem*, pp. 129-132. Con questo termine si intendeva il materiale tintorio, ricavabile da un insetto del genere della cocciniglia sotto forma di granelli emisferici secchi, che colorava di un rosso cremisi molto intenso.

[30] *Un mercante di Milano*, cit., pp. 124-126: l'autore parla di 84.000 abitanti.

[31] *Ibidem*, pp. 135-139. In base alle indicazioni che gli sono state fornite, Siviglia sarebbe anche la città più popolosa con 105.000 abitanti. L'autore riferisce inoltre di una folta presenza di italiani nella città: «circa a case 12 de Genovesi mercantti, oltra alli altri artegiani, quali sono assay; et in dicte 12 case de Genovesi habitano circa ad homini mercantti 150, che non he casa non habia molti; de Fiorentini una casa, de Senesi una altra». Tra le famiglie fiorentine erano presenti quelle dei Bardi, dei Tedaldi e dei Capponi; un corriere era in grado di collegare Firenze con Siviglia in 29-30 giorni. Secondo stime diverse la popolazione sarebbe stata invece di circa 75.000 agli inizi del Cinquecento, di 50.000 al principio del Quattrocento.

[32] *Un mercante di Milano*, cit., p. 149: «si va al mezo de la costta del mare per uno camino stretto et saxoso, et se l'homo cascassi, andarìa giù più de una balestratta a scavezacollo in mare. Et tale due leghe si domandano la Costta di Garraf, et oltra che il camino he cativo, he etiam periculoso de ladroni, et non si usa di passarlo se non in compagnia». Cfr., in generale, G. Cherubini, *Le città europee del Medioevo*, Milano, Bruno Mondadori, 2006.

[33] *Un mercante di Milano*, cit., pp. 149-151.

[34] Benjamin da Tudela, *Libro di viaggi*, cit., p. 41.

[35] La descrizione, molto accurata e di grande suggestione, si trova nell'*Itinéraire* di Anselmo Adorno, cit., pp. 101-119. L'autore riferisce di un quadrato di quattro miglia di circonferenza di mura, con sei porte e innumerevoli torri, di 260 moschee, con mura molto alte, e di grandi edifici quadrangolari ricoperti da terrazzi, con al centro uno spazio vuoto; al di là della porta orientale si trovavano i fondaci dei mercanti cristiani stranieri: genovesi, veneziani, pisani, fiorentini e catalani; anch'essi erano di forma quadrata, chiusi da mura e con numerosi edifici al loro interno in cui i mercanti vivevano e vendevano le loro mercanzie. Sullo spettacolare sviluppo di Tunisi nei secoli XIII e XIV cfr. anche Dunn, *Gli straordinari viaggi*, cit., pp. 57-60. Cfr. anche I.M. Lapidus, *Muslim Cities in the Later Middle Ages*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1967; A. Ducellier, *L'Islam nel medioevo*, Bologna, Il Mulino, 2004.

[36] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., pp. 98-101.

[37] Benjamin da Tudela, *Libro di viaggi*, cit., pp. 92-94; Alessandria era il principale porto egiziano e una delle maggiori città del paese; il suo tracciato era formato dall'intersecarsi ad angolo retto di otto strade rettilinee con altre otto. Le case erano costruite su pilastri, alte fino a tre piani, con un sistema sotterraneo di canali, cisterne e pozzi che non potevano non attrarre l'attenzione di tutti i visitatori. L'isola di Pharos, collegata alla terraferma mediante una diga, ospitava il celebre faro, alto tre piani, la cui luce veniva proiettata lontano con l'aiuto di specchi riflettori.

[38] *Pellegrini scrittori*, cit., p. 112. Il viaggio viene compiuto nel 1346.

[39] Bartolini e Cardini, *Nel nome di Dio*, cit., pp. 133, 135, 136, 137. Lionardo di Niccolò Frescobaldi compì il suo viaggio in Terrasanta fra il 1384 e il 1385; visitò Alessandria tra la fine di settembre e i primi di ottobre 1384. Con il termine «nuova» allude al fatto che il nucleo medievale non coincideva con il sito della città antica.

[40] Sui dintorni di Alessandria intensamente coltivati a giardino e pieni di alberi d'aranci, di datteri, di cedri, di limoni, si veda anche *Relazione di un viaggio*, cit., p. 254.

[41] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., pp. 163-167.

[42] *Ibidem*, pp. 178-183.

[43] Cfr. ancora *ibidem*, pp. 174-177 e *Pellegrini scrittori*, cit., pp. 113-114. Cfr. anche Benjamin da Tudela, *Libro di viaggi*, cit., pp. 90-91, che descrive il fenomeno delle piene del Nilo, misurate dagli abitanti per mezzo di un pilastro di marmo, di altezza di dodici cubiti, sistemato davanti a un'isola. «Quando il fiume sale e copre la colonna, si sa che il fiume è salito ed ha coperto il territorio del paese per l'estensione di quindici giorni di viaggio; se solo mezza colonna è coperta, l'acqua copre solo metà del territorio del paese».

[44] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., p. 168 e Ibn Battuta, *I viaggi*, cit., p. 41.

[45] Roberto da Sanseverino, *Viaggio in Terra Santa*, cit., pp. 143-148: il riferimento è tardoquattrocentesco.

[46] *Pellegrini scrittori*, cit., p. 115: fra' Niccolò da Poggibonsi (1346).

[47] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., pp. 183-189.

[48] Bartolini e Cardini, *Nel nome di Dio*, cit., p. 139. Niccolò da Poggibonsi riferisce anche una misura di 32 miglia di circonferenza senza comprendervi Babilonia: *Pellegrini scrittori*, p. 115.

[49] Roberto da Sanseverino, *Viaggio in Terra Santa*, cit., pp. 143-148.

[50] *Pellegrini scrittori*, cit., p. 115 e *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., pp. 183-193.

[51] *Relazione di un viaggio*, cit., p. 256.

[52] *Pellegrini scrittori*, cit., p. 116.

[53] Bartolini e Cardini, *Nel nome di Dio*, cit., p. 143.

[54] Ibn Battuta, *I viaggi*, cit., p. 36. In quegli anni la popolazione del Cairo era stimata sui 250.000 abitanti, al di sopra delle maggiori capitali occidentali: Parigi, Milano, Firenze.

[55] *Itinerario di Lodovico Varthema*, in Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, cit., vol. I, p. 765: «Pervenuto io nel Cairo, stupefatto prima della fama della sua grandeza, fui resoluto non esser tanto quanto se predica. Ma la grandeza sua è come el circuito de Roma: vero è che è più abitato assai che non è Roma e fa molto più gente. Lo errore de molti si è questo, che de fuori dal Cairo sonno certe ville, le quale alcuni credeno che sian del circuito de esso Cairo. La qual cosa non

pol essere, perché sonno lontane dua o tre miglia e sonno proprii villaggi».

[56] Cfr. in proposito le descrizioni fatte da Roberto da Sanseverino (*Viaggio in Terra Santa*, cit., pp. 143-148) e da Anselmo Adorno (*Itinéraire*, cit., pp. 183-193).

[57] *Pellegrini scrittori*, cit., p. 115.

[58] Roberto da Sanseverino, *Viaggio in Terra Santa*, cit., p. 144.

[59] Le descrizioni di Damasco sono tratte dai resoconti di Giorgio Gucci, *Pellegrini scrittori*, pp. 299-302; Anselmo Adorno, *Itinéraire*, pp. 326-333; fra' Niccolò da Poggibonsi, *Pellegrini scrittori*, p. 106; Simone Sigoli, *Pellegrini scrittori*, cit., pp. 238, 239, 240.

[60] *Pellegrini scrittori*, cit., pp. 106, 240 e 300.

[61] Benjamin da Tudela, *Libro di viaggi*, cit., p. 64.

[62] *Ibidem*, pp. 68, 69, 73.

[63] *Ibidem*, pp. 50-51 e 104-105. Il palazzo imperiale sul Corno d'Oro diviene la dimora ufficiale dal XII secolo; i Comneni lo fanno ampliare ed abbellire. Cfr. J.A. Ochoa, *El imperio bizantino en el viaje de Benjamin de Tudela*, in *Viaggiatori ebrei*, cit., pp. 81-98. Altri viaggiatori medievali descrivono Costantinopoli in modo non dissimile: Villehardouin, Robert de Clari, Guglielmo di Tiro; cfr. L. Olschki, *Storia letteraria delle scoperte geografiche*, Firenze, Olschki, 1937, pp. 90-123. Molto più sobria e spoglia è invece la descrizione di Andrew Borde, ma siamo nel 1535: i turchi l'hanno già conquistata e forse lo scrittore non l'ha neppure visitata, così non rimane molto da dire, se non che ha la più bella cattedrale del mondo e che la città, una delle maggiori, è «costruita come un triangolo, due parti confinano con l'acqua, l'altra parte guarda verso terra. La città è circondata da buone mura; vi entra dentro un braccio di mare, detto "braccio di San Giorgio o Ellesponto ovvero la bocca di Costantinopoli"»: *Gli itinerari*, pp. 102-103. Cfr. *La caduta di Costantinopoli*, a cura di A. Pertusi, Milano, Mondadori, 1976; F. Cardini, *Istanbul*, Bologna, Il Mulino, 2014; P. Mansel, *Costantinopoli. Splendore e declino della capitale dell'impero Ottomano, 1453-1924*, II ed., Milano, Mondadori, 2003.

[64] *Il libro di Marco Polo*, cit., pp. 83-86; si tratta di Pechino.

[65] *Ibidem*, pp. 80-83.

[66] *Lettera di Giovanni da Montecorvino da Maabar*, in *Sinica Franciscana*, t. I, 1929, pp. 340-345. La lettera, inviata dalla costa di Coromandel, è della fine del XIII secolo.

[67] *Scopritori e viaggiatori del Cinquecento*, cit., vol. I, pp. 330-331.

[68] Ibn Battuta, *I viaggi*, cit., p. 700.

[69] *Pellegrini scrittori*, cit., p. 303; la descrizione tiene conto anche del racconto dell'Adorno, *Itinéraire*, cit., p. 336.

[70] *Pellegrini scrittori*, cit., p. 303 e *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., pp. 338 e 344.

[71] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., pp. 310-315.

[72] Si veda la bella descrizione di Roberto da Sanseverino nel *Viaggio in Terra Santa*, cit., pp. 187-188. I mercanti veneziani risiedevano stabilmente a Damasco e due volte l'anno facevano condurre i carichi di cotone ad Acri in coincidenza con l'arrivo delle «mude», poi se ne tornavano via.

[73] Lewis, *Europa barbara e infedele*, cit., p. 91.

[74] *Pellegrini scrittori*, cit., p. 38: Niccolò da Poggibonsi (1346).

[75] Benjamin da Tudela, *Libro di viaggi*, cit., p. 55. Sur è il nome arabo di Tiro.

[76] *Pellegrini scrittori*, cit., pp. 237 e 286, rispettivamente Simone Sigoli e Giorgio Gucci, 1384; *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., p. 290.

[77] Mariano da Siena, *Viaggio*, cit., pp. 83-84 (1431).

[78] Il ritratto della città è in Anselmo Adorno, *Itinéraire*, cit., pp. 250-257; si vedano anche, in *Pellegrini scrittori*, pp. 41 e 288, le descrizioni di Niccolò da Poggibonsi e di Giorgio Gucci. Sulla città, cfr. K. Armstrong, *Gerusalemme. Storia di una città tra ebraismo, cristianesimo e islam*, Milano, Mondadori, 1996.

[79] *Pellegrini scrittori*, cit., pp. 284-285: Giorgio Gucci; *Itinéraire d'Anselme Adorno*, pp. 240 e 246.

[80] Roberto da Sanseverino, *Viaggio in Terra Santa*, cit., p. 125.

[81] Cfr. i ricordi di viaggio di Leonardo Frescobaldi e di Simone Sigoli in *Pellegrini scrittori*, cit., pp. 149, 150-151, 152, 153 e 234-235. In particolare di quest'ultimo è un'efficace descrizione del paesaggio di dune: «giugnemmo in una grandissima pianura là ov'è grandissima

quantità di montagne piccole di rena bianca e sottile, e le dette montagnuole sono alte quasi una mezza gittata di mano; e quando tu sei salito in su l'una e tu iscendi giuso, e tu trovi un pianerottolo largo forse trenta braccia, e poi sali in sull'altra e scendi, e così si va tutto un dì. Questi piani che sono in mezzo di queste montagnuole sono ispazzati e puliti come la palma della mano, e tutto questo fa il vento». Sul deserto e sulla nascita di una «sensibilità esotica», cfr. Bartolini e Cardini, *Nel nome di Dio*, cit., p. 79.

[82] Gabrieli, *Viaggi e viaggiatori arabi*, cit., p. 95.

[83] De La Roncière, *La Découverte de l'Afrique*, cit., pp. 151-158.

[84] Mariano da Siena, *Viaggio*, cit., p. 119: «Questa montagnia è ripidixima et è delle più aspre chose che mai io vedessi: èvi una via largha uno mezo braccio et ripidixima et salimola con grande faticha. Se ci si fusse rivolto una petruzola sotto e' piey cie n'andavammo in profondo, e quando siamo presso al sancto luogho che viene a meza la montagnia, si sale una schala facta per forza et ancho bisognia arpichare et colle mano et cho' piey». Cfr. anche in *Pellegrini scrittori*, cit., pp. 294-295, il racconto di Giorgio Gucci e, in *Itinéraire*, cit., pp. 294-297, quello di Adorno. Il monte della Quarantena è il luogo della tradizione in cui si dice che Cristo digiunò per quaranta giorni e quaranta notti.

[85] *Pellegrini scrittori*, cit., p. 298 (è il resoconto di Giorgio Gucci, 1384).

[86] «E noi tutti in detto fiume ci bagnamo, e chi notando il passo di là e chi insino al mezo, e chi si stette alla proda apiccati a' salci che vi sono»: Giorgio Gucci, in *Pellegrini scrittori*, cit., pp. 293-294.

[87] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., p. 298.

[88] *Pellegrini scrittori*, cit., pp. 101-102 e 293-294; *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., p. 298.

[89] La descrizione è nei ricordi di Leonardo Frescobaldi, Bartolini e Cardini, *Nel nome di Dio*, cit., p. 160, e in quelli di Anselmo Adorno, *Itinéraire*, cit., pp. 218-219; secondo quest'ultimo le imbarcazioni erano costruite così, senza alcuna parte in ferro, neppure nell'ancora, a «causa delle calamite» che si trovano in quel mare.

[90] Roberto da Sanseverino, *Viaggio in Terra Santa*, cit., p. 64.

[91] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., pp. 360-367; cfr. anche *Relazione di un viaggio*, p. 252; Mariano da Siena, *Viaggio*, cit., p. 125.

[92] Roberto da Sanseverino, *Viaggio in Terra Santa*, cit., pp. 59-60.

[93] Alessandro Rinuccini, *Sanctissimo Peregrinaggio*, cit., pp. 77-78.

[94] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., pp. 376-381.

[95] Roberto da Sanseverino, *Viaggio in Terra Santa*, cit., pp. 32-35.

[96] Gabrieli, *Viaggi e viaggiatori arabi*, cit., p. 23.

[97] Andrew Borde, *Gli itinerari*, cit., pp. 114-115.

[98] Ma sarebbe piuttosto da chiedersi, come ha fatto Jacques Le Goff (*L'Italia fuori d'Italia. L'Italia nello specchio del medioevo*, in *Storia d'Italia*, II: *Dalla caduta dell'Impero romano al secolo XVIII*, Torino, Einaudi, 1974, pp. 1933-2088; in particolare qui pp. 1937-1952), se esistesse, nel Medioevo, l'Italia. Nel periodo della Roma repubblicana il termine «Italia» aveva designato proprio il resto della penisola di fronte a Roma, intesa, dopo il 328 a.C., come l'insieme del Lazio, dell'Etruria, della Campania. Ai tempi del basso impero si rintracciavano almeno quattro significati, il più esteso dei quali comprendeva, oltre la diocesi d'Italia, quelle d'Africa e di Pannonia, e il più ristretto si limitava alle regioni dell'Emilia e della Liguria (*ibidem*, p. 1944).

[99] Cfr. S. Tramontana, *Percezioni e immagini da fonti e letteratura*, in *Le Italie del tardo medioevo*, a cura di S. Gensini, Pisa, Pacini, 1990, pp. 7-25, alla p. 10.

[100] Le Goff, *L'Italia*, cit., p. 1939.

[101] L'irregolare distribuzione geografica della rete urbana nel Mezzogiorno e nella Sicilia medievale, e la fragilità economica e politica delle singole città, creava anche in questo caso una disparità fra Nord e Sud, ma non impediva la rilevanza di molte di esse. Sulla consistenza demografica dei nuclei urbani cfr. G. Cherubini, *Le città italiane nell'età di Dante*, Pisa, Pacini, 1991; Franceschi e Taddei, *Le città italiane*, cit.; M. Ginatempo e L. Sandri, *L'Italia delle città. Il popolamento urbano tra Medioevo e Rinascimento (secoli XIII-XVI)*, Firenze, Le Lettere, 1990; Tramontana, *L'isola di Allāh*, cit.

[102] F. Bocchi, *I sistemi urbani*, in *Le Italie del tardo medioevo*, cit., pp. 93-119, in particolare pp. 94-98. L'autrice sottolinea come, finito il XII secolo, le *laudes* abbiano avuto uno sviluppo diverso fra nord e sud: nel Regno di Sicilia e nello Stato della Chiesa praticamente

scompaiono mentre nell'Italia settentrionale diventano sempre più numerose.

[103] Cfr. su questo J. Le Goff, *L'immaginario urbano nell'Italia medievale (secoli V-XV)*, in *Annali*, V, *Il Paesaggio*, Torino, Einaudi, 1982, pp. 5-43, alle pp. 27-28 e, dello stesso autore, *L'Italia*, cit., p. 1974: celebri i *Mirabilia Urbis Romae* del XII secolo; meno noti i *Mirabilia* di Napoli, del principio del XIII secolo, ad opera dell'inglese Gervasio di Tilbury, consigliere del re normanno.

[104] Biblioteca Nazionale di Firenze, Fondo Magliabechiano, XV, 71, Anonimo, *Trattato di medicina e descrizione della città di Firenze* («Frammento di una relazione d'un viaggio nella quale si parla quasi tutte cose di medicina». sec. XV), cc. 24, c. 1*r*. Più avanti (c. 1*v*) l'anonimo, che si dichiara fiorentino, descrive le qualità di Porto Pisano come infrastruttura portuale, dicendolo fornito di una torre alta e forte, in cima alla quale viene tenuta accesa una «fiamma di lume grande» che segnala la riva sicura ai naviganti, e di ottime sicurezze e chiusure di catene e «palate di legname».

[105] Cfr. C.M. Rugolo, *Paesaggio boschivo e insediamenti umani nella Calabria medievale*, in *Il bosco nel Medioevo*, cit., pp. 321-348.

[106] Le definizioni fanno riferimento ai resoconti di Bertrandon de la Broquière e dell'anonimo autore dell'Itinerario per Santiago, entrambi quattrocenteschi. Cfr., per il primo, Stopani, *Le vie di pellegrinaggio*, cit., pp. 137-143 e, per il secondo, Damonte, *Da Firenze a Santiago di Compostella*, cit., pp. 1050-1053. Riguardo a Firenze, per esempio, Bertrandon rimane assai colpito dalla forma di governo, con un regime elettivo, in singolare contrasto con la realtà che gli è familiare.

[107] Anonimo russo, *Da Mosca a Firenze nel Quattrocento*, a cura di A. Giambelluca Kossova, Palermo, Sellerio, 1996, pp. 42-43.

[108] Andrew Borde, *Gli itinerari*, cit., pp. 122-125.

[109] Stopani, *Le vie di pellegrinaggio*, cit., p. 141. Sulla città e le sue trasformazioni, cfr. É. Pavan Crouzet, *Venise: une invention de la ville*, Seyssel, Champ Vallon, 1997.

[110] Le Goff, *L'Italia*, cit., p. 2078.

[111] Benjamin da Tudela, *Libro di viaggi*, cit., p. 44.

[112] Cfr. in Stopani, *Le vie di pellegrinaggio*, cit., pp. 76-77.

[113] G. Petti Balbi, *Genova medievale vista dai contemporanei*, Genova, Sagep, 1978, pp. 112-117, qui p. 113.

[114] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., pp. 45-53; l'anno è il 1470.

[115] Cfr. su questo E. Poleggi, *Genova*, in *Storia d'Italia*, VI: *Atlante*, Torino, Einaudi, 1976, pp. 262-272, in particolare p. 263.

[116] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., p. 42.

[117] Il lamento è di Adamo di Usk, funzionario papale agli inizi del XV secolo: cfr. Sumption, *Monaci santuari pellegrini*, cit., p. 305.

[118] Si veda in proposito la descrizione di Adorno, *Itinéraire*, cit., p. 40. La visione di Roma come un paesaggio di «resti» e di edifici diroccati, che testimoniano il ruolo passato di dominatrice del mondo, è anche nel resoconto di Bertrandon de la Broquière, che scriveva nel 1432; dunque per tutto il Quattrocento e ancora nel primo trentennio del Cinquecento questa sembra essere stata la sua immagine. Cfr. Stopani, *Le vie di pellegrinaggio*, cit., p. 141.

[119] Andrew Borde, *Gli itinerari*, cit., pp. 114-115; in realtà San Pietro non era «caduta» ma era stata in parte demolita per una nuova costruzione che aveva visto l'inizio nel 1506 e si trascinò per decenni; nel 1546 Michelangelo assunse la direzione dei lavori.

[120] Benjamin da Tudela, *Libro di viaggi*, pp. 45-46.

[121] Cfr. A. Graf, *Roma nella memoria e nelle immaginazioni del Medioevo*, Torino, Loescher, 1882 (rist. anast. Bologna, Forni, 1923); E. e J. Garms, *Mito e realtà di Roma nella cultura europea. Viaggio e idea, immagine e immaginazione*, in *Annali*, V: *Il Paesaggio*, Torino, Einaudi, 1982, pp. 561-662, in particolare pp. 577-599; si veda anche *Storia d'Italia*, VI: *Atlante*, cit., per il contributo di I. Insolera, pp. 316-332, in particolare pp. 316-325. Cfr. inoltre M. Miglio, *In viaggio per Roma*, Bologna, Pàtron, 1999 e, per una descrizione quattrocentesca della città, Nikolaus Muffel, *Descrizione della città di Roma*, a cura di G. Wiedmann, Bologna, Pàtron, 1999.

[122] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., pp. 406-417.

[123] *Ibidem*. Il Castel Nuovo o Maschio Angioino fu innalzato nel periodo compreso fra il 1279 e il 1284 da Carlo I. Dopo il 1442 Alfonso V lo aveva fatto ricostruire.

[124] *Ibidem*: il castello si trovava sulla piccola isola di Mégaris, era stato edificato dai Normanni prima, poi modificato da Federico II e

da Carlo I d'Angiò. Il terzo castello ricordato è Castello Capuano, fatto costruire da Guglielmo I e ingrandito da Federico II.

[125] La descrizione ci è offerta dal fiorentino ser Zanobi di Antonio, componente dell'ambasceria che nel 1488 era stata inviata al Soldano. Durante la sosta a Napoli avevano partecipato alle celebrazioni in occasione delle nozze della figlia di Alfonso, Isabella, con il duca di Milano Gian Galeazzo: *Relazione di un viaggio*, cit., pp. 250-251. La «possessione» era circondata da «una muraglia per la lunghezza passi 400, per la largheza passi 1080».

[126] Sulle vicende storiche della struttura urbana di Napoli cfr. C. De Seta, *Napoli*, in *Atlante*, cit., pp. 334-349.

[127] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., pp. 406-417.

[128] *Relazione di un viaggio*, cit., p. 251 (20 marzo 1489).

[129] Benjamin da Tudela, *Libro di viaggi*, cit., p. 46 (1165-1173).

[130] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., pp. 394-397 e 380-403.

[131] *Ibidem*, pp. 148-153. A proposito dell'Etna aggiunge: «È una montagna che produce molti frutti e ha molte caverne e quando si percorre a cavallo si sente come un rumore di vaso vuoto. Dalla cima del monte in altri tempi fiamme terribili si spandevano, con grande pericolo per la città, ma dal momento in cui il corpo di sant'Agata è stato portato in città l'Etna non ha più avuto eruzioni». Della terra si riconosce la fertilità e l'abbondante produzione di grano, vino, zucchero.

[132] Andrew Borde, *Gli itinerari*, cit., pp. 110-111.

[133] Benjamin da Tudela, *Libro di viaggi*, cit., p. 95 (1165-1173). La tenuta reale di cui parla è il Castello di Maredolce o della Favara, sorto in età ruggeriana sui resti di una precedente costruzione araba. Le principali città ricordate dall'autore sono, oltre Palermo, Messina, Siracusa, Mazara, Catania, Petralia e Trapani.

[134] Amari, *Biblioteca arabo-sicula*, cit., p. 55.

[135] Gabrieli, *Viaggi e viaggiatori arabi*, cit., p. 84: il viaggiatore era nato nel 1145, aveva abitato a lungo a Granada ed era morto ad Alessandria nel 1217. Per l'edizione completa della relazione di viaggio si veda Ibn Gubayr, *Viaggio in Ispagna, Sicilia, Siria e Palestina, Mesopotamia, Arabia, Egitto*, a cura di C. Schiaparelli, Palermo, Sellerio, 1995.

[136] Su Messina e Catania, cfr. *Atlante*, cit., pp. 408-418.

[137] Cfr., su tutti questi aspetti, Tramontana, *La monarchia normanna e sveva*, cit., pp. 437-461.

[138] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., pp. 61-63. Di Alghero lo colpisce la composizione etnica della popolazione, per esservi quasi tutti catalani (la città era stata infatti conquistata nel 1354 dal re d'Aragona e una colonia di catalani vi si era trasferita) e una nutrita comunità di ebrei raggruppata in un quartiere racchiuso da mura che di notte veniva chiuso.

[139] *Ibidem*, pp. 56 e 58.

[140] Le Goff, *L'Italia*, cit., p. 2077.

[141] La definizione figura nel titolo emblematico dell'opera di David Abulafia, *Le due Italie: relazioni economiche fra il Regno normanno di Sicilia e i Comuni settentrionali*, trad. it. Napoli, Guida, 1991 (ed. orig. 1977); ma il concetto invece di una molteplicità di «Italie» nel basso Medioevo è stato formulato nel corso del convegno di San Miniato intitolato appunto *Le Italie del tardo medioevo* (Pisa, Pacini, 1990).

Capitolo ottavo

L’incontro con gli «altri»

1. «Appartengo al mondo»

> Alcuni pensano scioccamente che non vi sia altra patria che la loro. Altri, pur riconoscendo che non è la sola, affermano, per un attaccamento smodato, paragonabile a quello di una madre agli occhi della quale non esistono bambini più belli dei propri, che vi è tanta differenza fra la loro patria e i paesi stranieri come tra la vivida luminosità del giorno e le tenebre della notte. Essi pensano, cosa che è più insensata ancora, che tutte le altre contrade siano affondate nell’oscurità e circondate da nubi tenebrose [...] Credono che gli altri non siano equilibrati, né coraggiosi, né perspicaci né forti, ma deboli, sprovvisti di saggezza e di ogni virtù e vivono senza legge, come bestie prive di ragione.

Tutti costoro sono ottenebrati dall’ignoranza, che rappresenta il male peggiore, anzi, che è generatrice di ogni male. Solo gli uomini che hanno conosciuto e percorso il mondo evitano di cadere in simili stupidi, folli errori. Grazie alla propria esperienza delle cose umane questi ultimi infatti sono in grado di comprendere la sostanziale uguaglianza di ogni essere umano di fronte all’incostanza della sorte, alla fatalità del destino. Qualunque sia il corso naturale degli astri, sotto qualunque cielo e sopra una terra qualunque esistono potenti e sudditi, ricchi e poveri, liberi e

servi, studiosi e malvagi, gente appagata e felice, gente miserabile e disperata:

> La patria non è, per così dire, niente: è l'anima, la stessa per tutti, che ci spinge a vivere bene o male. Non c'è che un cammino che conduce ai cieli ed esso è posto a uguale distanza da tutte le parti del mondo. È per questo che Socrate, a chi gli chiedeva quale fosse il suo paese, rispondeva: «Appartengo al mondo». Egli si considerava in effetti cittadino e abitante del mondo intero e non rivendicava alcuna patria particolare[1].

Affidandosi all'esempio della filosofia socratica, Anselmo Adorno esprime un proprio atteggiamento cognitivo positivo. Le sue straordinarie e bellissime parole costruiscono una misura dei popoli, del mondo, delle razze e delle patrie, che esalta il valore della conoscenza per abbattere il pregiudizio e che attribuisce un posto di assoluto primo piano all'umanità intrinseca, all'essenza spirituale, a quanto c'è di migliore in ogni uomo, a ciò che può portarlo in alto. Adorno è un uomo profondamente religioso, il libro sul quale annota queste riflessioni è il resoconto del suo pellegrinaggio in Terrasanta, anche se dedicato al re di Scozia, in forma quasi di relazione a scopo politico e con osservazioni di carattere antropologico; è ovvio, perciò, che egli pensi anzitutto all'anima e al cammino terrestre per innalzarsi fino al regno dei cieli. Ma quei suoi richiami così insistenti alla cecità di quanti non vedono al di là del proprio gretto, meschino, municipalistico concetto di patria rinviano a considerazioni più ampie sulla dignità dell'uomo,

degli esseri umani qui, su questa terra, sulla nobiltà delle persone, che è indipendente dai luoghi e dalle razze.

Un simile spirito critico induce in Adorno un sistema di interessi scevro di preconcetti, alimentato da genuina curiosità, voglia di comprendere, spesso ammirazione per paesaggi, per tradizioni, per semplici usanze quotidiane. Damasco gli è parsa la città più bella del mondo: non è l'esotico, la diversità, il singolare a renderla una meraviglia inconoscibile, irreale, come a volte l'apprezzamento di altri pellegrini fa pensare. È l'armonia del suo insieme, visto, visitato, percorso, gustato, letto nella geometria delle linee, nell'inserimento in uno scenario naturale di incomparabile leggiadria. Damasco è davvero la città più bella che abbia mai conosciuto. Non diventa perciò né l'oggetto dell'esecrazione religiosa né il sogno mitico dell'Oriente.

Non tutti i viaggiatori si comportano così. Anzi, la maggior parte si nasconde dietro un atteggiamento negativo, di superbia intellettuale, di diffidenza, di incomprensione, di paura o all'opposto, talvolta, di un entusiasmo esagerato, pieno d'enfasi e di luoghi comuni, che è solo un modo «altro» per negare la realtà[2]. A sostenerli è l'attaccamento forte alla patria, quel senso di appartenenza proprio e solo ad un'unica patria, che la rende migliore, superiore a tutto il resto. Certo la lontananza da casa, le difficoltà del

cammino, i pericoli, i disagi, le malattie, tutto contribuisce ad alimentare la nostalgia, a rendere quasi perfetto quanto si è lasciato dietro di sé. Le vette che si perdono nelle nuvole, le nevi e i ghiacci eterni, i deserti, le onde immense degli oceani, i freddi insopportabili e le calure spietate colpiscono il viaggiatore non abituato come qualcosa di crudele, di insensato, qualcosa uscito dall'ordine ragionevole del creato e che infatti produce effetti nefasti. Alle abitudini, ai modi di vita del proprio paese, al clima consueto si guarda con rimpianto: nel ricordo tutto appare infinitamente migliore. La «normalità» diventa ciò cui siamo abituati, il «diverso» si contrappone come estraneità non assimilabile. Nello stesso tempo si cammina per settimane e mesi in mezzo a degli estranei, trattato come estraneo, straniero, a volte «mal» trattato, non accettato, deriso, messo in crisi nei propri valori. Attaccarsi ai propri luoghi, alle proprie forme di vita, nelle profondità della memoria, è un modo per tenere vivo il senso di identità individuale e di appartenenza ad una collettività.

Per questa via anche la capacità di osservazione e i resoconti diventano meno precisi, si offuscano, lasciano spazio all'accendersi della fantasia, per «mentire» meglio, per costruire un mondo orrifico, bizzarro, che può, che deve rigettare da sé. Ma è pur vero che il viaggiatore in paesi stranieri è messo di fronte a un mondo per il quale non è preparato, il suo linguaggio non è duttile, non si

presta. Come accadeva per i paesaggi, così per gli uomini, egli tende perciò a usare similitudini talvolta di effetto grottesco, che creano immagini deformi anche là dove non si vorrebbe. Per cercare di valutare e di spiegare si fa troppo spesso ricorso all'esperienza soggettiva, alle «cose di casa», avvalorando così un'impressione di ottusità, di focalizzazione ossessiva sul proprio piccolo mondo, quando è invece un modo di descrizione e di comparazione ricercato per desiderio di chiarezza.

È inevitabile comunque che la variabilità di atteggiamenti e di disponibilità a comprendere l'alienità generi tradizioni orali e scritte differenti, talvolta profondamente differenti e quasi sempre accade che nella memoria e nella cultura si fissino proprio quelle più strane e stereotipe, le leggende meravigliose, le storie incredibili. Giovanni da Pian del Carpine, per esempio, nel descrivere le popolazioni delle steppe, i protagonisti della grande unificazione dei popoli, anzitutto li chiama mongoli. Tartari è un appellativo che suscita emozioni, che rimanda di continuo il pensiero agli abissi infernali dalle cui viscere si vogliono scaturite queste razze. E poi ne esalta le qualità migliori: l'obbedienza, l'onestà, l'assenza di violenza fra di loro, la castità delle donne, pur non tralasciando di elencare i loro «cattivi costumi»[3]. Tutto sommato egli ci racconta di una società organizzata al suo interno in forme pacifiche ed

equilibrate. Anche Guglielmo di Rubruck acquista, mano a mano che si inoltra nel regno delle steppe, una certa simpatia verso i mongoli[4]. A Karakorum si preoccupa persino di fare indagini sui mostri di cui parlano Solino e Isidoro, meravigliandosi di sentirsi dire che mai nessuno aveva visto niente di simile a quanto egli andava descrivendo. La visione di Guglielmo si mantiene su una linea abbastanza rigorosa, meno esuberante di fantasia rispetto a tante altre, anche se certe consuetudini lo meravigliano, lo lasciano quasi timoroso[5].

Eppure, in termini generali, la descrizione dei mongoli assume i caratteri fissi, senza sfumature, che ben si adattano a un popolo dell'Apocalisse: crudeli, insensatamente spietati, barbari, numerosi come uno sterminato, sempre in crescita, vorace esercito di cavallette, essi si cibano di qualunque carne, uccisa o morta, di cavalli, di cani, di pidocchi, di topi, di rettili, fino a sconfinare nel cannibalismo[6]. In un manoscritto che contiene un trattato latino sui vizi un anonimo miniatore genovese della fine del Trecento ha rappresentato il peccato di gola mediante l'emblematica raffigurazione di un Khan tartaro[7]. Evidentemente indotto alla credulità dai racconti dei tanti viaggiatori sulla disgustosa voracità dei mongoli, egli attribuiva al massimo grado l'immondo vizio a chi stava al vertice della scala gerarchica: il Khan.

Qualora si sia costretti a riconoscere negli altri degli elementi positivi si fa spesso ricorso a

ingannevoli credenze sull'influsso della civiltà cui si appartiene. Giorgio Gucci giustificava la bellezza degli uomini e delle donne di Damasco con l'origine del popolo di questa città da fanciulle di stirpe cristiana:

> la ragione […] è, però che si dice che quando i Saraini presono Antioccia, ch'era de' Cristiani, gran parte delli uomeni e donne d'Antioccia vennono in Damasco; e infra le altre, vi vennono circa quattromila fanciulle non maritate, bene nate e bellissime, le quali i Saraini di Domasco tutte presono per moglie: e di quella istirpe è poi nato tutto il popolo di Domasco[8].

Qualunque sia l'atteggiamento, però, positivo o negativo, non c'è dubbio che l'incontro con il diverso finisca per modificare la percezione e l'apprendimento del reale. Chiunque abbia viaggiato almeno una volta attraverso le foreste sconfinate dell'Europa nord-orientale o nel mondo delle steppe e dei deserti o in certe pianure a perdita d'occhio della Cina, ricava l'impressione di una «misura smisurata», qualcosa che non riesce bene a calcolare e che muta l'idea che ha della propria terra. Il paesaggio urbanizzato dell'Italia centro-settentrionale o delle Fiandre può diventare, al ritorno, angusto, confinante, e la stessa Europa piccola, in definitiva, al confronto con l'immensità degli spazi extraeuropei. E così per quanti vivono in questi ultimi, il viaggio in Occidente è l'occasione per sperimentare le categorie della ristrettezza, dell'immobilismo di un mondo sedentario imprigionato nelle città di

pietra, della misurabilità e percorribilità di territori modestamente estesi. Solo l'esperienza del finito, del limitante può comunicare davvero il senso dell'infinito, del vuoto che si spalanca dinnanzi.

Guglielmo di Rubruck, quando comincia a calcolare la lunghezza delle tappe, lo fa prendendo come unità una distanza nota, quella di 115 chilometri circa tra Parigi e Orléans, ma a poco a poco, mentre si inoltra per giorni e giorni sempre uguali senza pervenire a una meta, essa diventa un minuscolo segmento puntiforme, del tutto irrilevante. Sulla via del ritorno giudicherà modesto il tragitto da compiere fra Costantinopoli e Colonia, benché occorressero quaranta giorni di viaggio per colmare quella distanza[9].

Quando si toccano con l'esperienza altre realtà, quando si incontrano altri popoli, cambiano i parametri di valutazione anche del proprio universo. Nessuno sarà più lo stesso dopo un incontro con l'«altro».

2. L'altro

Il riconoscimento dell'altro da sé e dell'ambiente in cui egli vive ed opera serve spesso, come già si è accennato, a rafforzare la convinzione della bontà delle proprie istituzioni, della bellezza dei propri paesaggi, delle qualità dei propri concittadini. In definitiva, l'alterità non fa che confermare la propria identità. L'operazione di riconoscimento

non è priva di ambiguità, talora di un uso sottile e distorto dei segni. Lo stesso simbolo si piega a una duplice valenza. La pelliccia, che indossata in Europa rappresenta la caratteristica del privilegio e della ricchezza, indossata dai nordici assume il valore opposto, è un marchio di ferinità e di rozzezza. L'elemento di realtà che si trova alla base di tale giudizio ambivalente è forse il fatto che le pelli dell'uomo del nord sono lavorate più grossolanamente, sono portate abitualmente per esigenze di freddo quasi come unica copertura, sono un legame ulteriore che lo vincola al mondo animale. Per tutti gli altri invece sono una conquista di civiltà, di lusso, un ornamento prezioso, un conforto supplementare, un segnale di distinzione che innalza e che è limitato a categorie di persone già socialmente elevate[10].

Le somiglianze, i punti di contatto, le analogie nei modi di comportamento fra due mondi sono spesso impressionanti, ma il rifiuto a riconoscerli è comune. Una medesima attitudine, un costume sociale, un elemento della struttura economica che coincidono sono letti in maniera diversa a seconda del punto di osservazione. Al mercato degli schiavi di Khan al Tajjar, a un giorno di cammino da Nazareth, in direzione del lago di Tiberiade, uomini e donne vengono messi in vendita insieme al bestiame, al riso, allo zucchero, al cotone, mercanzie come altre mercanzie, esibiti nudi per meglio mostrare eventuali difetti fisici, sotto gli

occhi di una folla di quattro o cinquemila visitatori, tutti «arabi» o «saraceni», che li osserva con l'interesse dell'acquirente potenziale senza curarsi di loro come esseri umani[11]. Lo spettacolo è degradante per Adorno che guarda e giudica severamente il comportamento musulmano.

Ma che dire dei mori di Berberia, dalle «grandi labbra» e dai capelli «corti, neri e ricciuti», dalla «pelle morbida e scura», così scura che solo il biancore dei denti e degli occhi si intravede? Essi sono considerati «infedeli», quindi non-persone, e con questa giustificazione vengono allo stesso modo smerciati nelle grandi città e nelle cittadine della cristianità. E i cristiani ne fanno mercato, li comprano e vendono; di più, quando essi muoiono, li buttano «nell'acqua o in un letamaio, così che cani, gazze e corvi possano mangiarli; ad eccezione di alcuni che, essendo battezzati, vengono sepolti»[12].

La paura, il fanatismo religioso o la difesa a oltranza del proprio credo accrescono la diffidenza e l'ostilità fra i popoli. Le esigenze di evangelizzazione dell'Europa settentrionale e orientale, da parte della Chiesa cattolica, furono accompagnate, per esempio, da un forte impulso alla demonizzazione del pagano. Questa campagna ideologica serviva come strumento di persuasione nei confronti delle genti da convertire e insieme di rafforzamento delle convinzioni in quanti operavano per la diffusione del cattolicesimo,

affinché si sentissero investiti di una missione sacra e salvifica[13]. I pagani, gli idolatri, i cultori di riti esoterici sono essi stessi ricettacolo del demonio, uomini non umani, la cui unica possibilità di redenzione è la cristianizzazione, la rinascita simbolica con il battesimo che attraverso la purificazione dell'anima restituisca loro l'essenza dell'umanità stessa. Ciò che si riporta in patria, cioè in questo caso nella cattolicità, dopo le campagne militari e missionarie, non è solo il resoconto delle anime salvate dei pagani o dei miscredenti, ma è anche il radicamento della «barbarie» di quei popoli. Le Crociate nel Baltico, le Crociate nel Medio Oriente formano una precisa e ampia suddivisione: cristiani-cattolici da una parte, pagani-infedeli dall'altra.

La religione diventa, negli esploratori e scopritori di nuove terre, lo strumento ulteriore di assoggettamento e di conquista, soprattutto presso popolazioni che non oppongono credenze strutturate e forti. Nel resoconto del primo viaggio di Cristoforo Colombo verso le Americhe, la gente viene descritta mite, «completamente senza malizia e non aggressiva», «senza alcuna religione». Timorosi, essi non «sanno cosa sia il male né uccidere altri uomini né catturarli». E queste persone disarmate e pacifiche, disposte all'accoglienza, come hanno dimostrato, costituiscono un terreno fertile di conquista quanto i loro territori:

> le Vostre Altezze devono decidere di farli cristiani, poiché credo che se cominciano, in poco tempo porteranno a compimento la conversione alla nostra santa fede di una moltitudine di popoli, ottenendo grandi signorie e ricchezze [...] Perché senza dubbio c'è in queste terre una grandissima quantità d'oro[14].

Oro, gemme e beni preziosi come le spezie, di cui il paese abbondava e che i nativi non si preoccupavano di nascondere, anzi elargivano con fiducia e generoso senso di ospitalità senza prevedere che lo sfruttamento sarebbe stato crudele e l'oppressione ininterrotta nei secoli. Sulle navi che avevano sfidato l'ignoto e solcato l'oceano per allargare l'orizzonte europeo viaggiavano i precursori di una conquista violenta.

Sul filo dell'intolleranza religiosa si creano le premesse per l'individuazione di un'alterità, di un'estraneità che non è più riconducibile ad alcuna forma di integrazione. Quanto più la religione costituisce un sistema strutturato, come nel caso dell'islamismo e del cattolicesimo, tanto più si rafforza il convincimento dell'assoluta verità e superiorità, di conseguenza aumentano i margini di capacità di assorbimento di altre fedi religiose e la volontà di catechizzare altri popoli. Maggiori sono inoltre le rivalità, più profondo il solco della separazione: cristiani contro pagani, musulmani contro cristiani, cristiani contro ebrei, credenti contro non credenti e ognuna di queste contrapposizioni che può essere letta anche a rovescio. Così si creano gli opposti inconciliabili, i

nemici, gli irriducibilmente diversi, a meno che non cambino radicalmente entrando a far parte del proprio sistema[15].

Ma gli «altri» sono anche le «vittime» di un diverso genere di propaganda montata dalla paura, una paura che nutre il pregiudizio etnografico. I popoli stranieri che hanno un comportamento minaccioso e dichiaratamente ostile creano il terreno adatto al diffondersi di visioni leggendarie, insieme con il terrore per la loro presenza. Alle ripetute invasioni, delle genti germaniche, degli arabi, degli scandinavi, degli ungari, l'Europa reagisce anche con lo smarrimento di chi vede violata la propria integrità ad opera di esseri non riconducibili a sembianze conosciute. Non si può affrontare ciò che non si conosce, che non si credeva potesse esistere, che non si riesce a decifrare negli elementi caratterizzanti. Dei tartari, che arrivano a sfiorare il cuore della civiltà occidentale, rimane impressa negli occhi di polacchi e ungheresi, che soli ne hanno conosciuto la furia, un'immagine incancellabile di violenza, sempre più dilatabile nei contorni per effetto della perdita di precisione nel tempo e dell'aumento di un terrore superstizioso. La memoria antica della paura, il radicarsi nel sentimento collettivo del ricordo delle stragi, del sangue, del potenziale distruttivo di una popolazione, segnano per sempre i rapporti di diffidenza, di sospetto, di ostilità.

L’aggressività e le aggressioni creano il pregiudizio non solo attraverso una memoria «genetica» ma anche attraverso lo strumento della propaganda. L’aggressore si preoccupa, già prima di dare inizio alle ostilità, di crearsi la fama di invincibile, di eroe immortale, di crudele, di spietato; con la paura e con la soggezione incatena già prima che con la forza fisica i nemici, da vincitore li mantiene infine sottomessi. I vinti, a loro volta, cercano nel numero e nell’efferata crudeltà e nei tratti di disumanità del vincitore la ragione della sconfitta[16].

Popoli lontanissimi fra loro per civiltà, cultura, religione, colore della pelle, comportamenti sono, gli uni rispetto agli altri, i diversi per eccellenza, gli inconciliabili. Ma l’alterità ha molti volti e non sempre richiede una distanza effettiva e drammatica per manifestarsi. Si può appartenere alla stessa area di civiltà ed abitare addirittura territori confinanti ma trovare gli uni negli altri caratteristiche di odiosa diversità. Anzi, la rivalità e la vicinanza conflittuale alimentano una campagna vicendevole di denigrazione. Nel suo viaggio verso Santiago de Compostela, che avrebbe dovuto essere animato da buoni propositi e sostenuto dalla pietà religiosa, Aimery Picaud non esitò a definire in malo modo i popoli che incontrava lungo la via e che pure gli erano vicini, geograficamente e culturalmente. I guasconi erano ubriaconi e straccioni, i navarrini feroci, selvaggi,

sleali, corrotti, poco dissimili da goti e saraceni, i due estremi esemplari di alterità. Solo i suoi conterranei del Poitou meritano elogi e apprezzamento, per essere coraggiosi, eleganti, generosi, infine dotati di ogni virtù[17]. Ma del resto, in un'epoca posteriore di qualche secolo, ci viene detto che anche gli «inglesi sono inimicissimi de tutte le natione» e di tutti parlano male. Chiamano gli italiani figli di puttana, ai francesi riservano l'appellativo di «cani», si rivolgono sprezzantemente ai fiamminghi definendoli «pieni di burro», mentre gli spagnoli sono «neri» e gli scozzesi «pidocchiosi»[18]. Non risulta che anche gli altri popoli occidentali siano mai stati particolarmente teneri e generosi nei confronti degli inglesi o di altri. Le definizioni poco gentili dei rivali, dei vicini abbondano e si sono conservate nel tempo insieme con la cattiva opinione che ogni comunità si è formata di quanti stanno all'esterno, sia pure a una distanza prossima.

Esiste una linea precisa di demarcazione fra sé e gli altri, fra il gruppo cui si appartiene e quanti ne stanno fuori, fra l'interno della propria comunità e l'esterno. Uno spazio piccolo o grande entro cui si muovono persone accomunate da identità di atteggiamento, modi di agire e di sentire, rappresenta il recinto sacrale da cui tutti gli altri vengono esclusi, rimanendone dunque estraniati, estranei, stranieri. Ciò che conta per la formazione di un'alterità contrapposta non è tanto il singolo

individuo, il forestiero, il diverso; ma il formarsi e il caratterizzarsi come comunità di gruppi che si pongono al di fuori di quel recinto delimitato dall'esistenza stessa di una somma di regole precise[19].

Il concetto di «alterità» si produce all'interno dei confini del proprio paese nei confronti di categorie di persone in nessun modo assimilabili, per profonde, inconciliabili differenze in primo luogo sul piano religioso, culturale, ma spesso anche su quello delle abitudini, dei comportamenti e dello stesso aspetto fisico. Sono le minoranze e i gruppi etnici itineranti con cui a volte si è costretti a convivere a fare per primi le spese della xenofobia e della diffidenza che crescono all'interno di una comunità. Nelle società cristiane occidentali il caso paradigmatico è rappresentato dagli ebrei, considerati i diversi per eccellenza, gli «altri», incomprensibili nella loro complessiva estraneità in ogni settore dell'esistenza ed anche, in particolari momenti, gli iniqui, i cospiratori, i nemici.

All'inizio del Quattrocento le città europee sono costrette a prendere coscienza di un fenomeno nuovo, la presenza, per periodi più o meno lunghi all'interno delle proprie mura di raggruppamenti di persone che si spostano continuamente, vanno e vengono e vivono separatamente, non integrandosi con il resto della popolazione e collocandosi in una posizione di latente o patente conflittualità. Sono

le numerose tribù di zingari che in un cammino durato secoli, dall'India attraverso il Peloponneso e la Grecia, approdano in ogni parte d'Europa. Per rendersi accettabili agli occhi di comunità che apprezzano come un valore fondamentale la stabilità, gli zingari imparano a dissimulare il proprio nomadismo sotto l'apparenza di un pellegrinaggio penitenziale. Raccontano, favoleggiando, di terre e di insediamenti perduti, di fede cristiana rinnegata e poi recuperata, di viaggio di espiazione, di perdono pontificio solo al termine di anni e anni di cammino in giro per il mondo[20]. Nonostante l'abilità nella costruzione di un'identità credibile e gradita, da parte degli zingari, e nonostante la buona disposizione d'animo dei cristiani a lasciarsi ingannare proprio in virtù dell'importanza di alcuni elementi di fede su cui si insisteva, il contrasto emergeva insanabile ogni volta nel contatto quotidiano. In fin dei conti si trattava della più «brutta canea» che mai fosse stata vista, di spiacevoli individui, «magri», «nigri», che mangiavano come porci, le cui donne partorivano al mercato come cagne e che, maschi, femmine e bambini, rubavano in ogni occasione e in ogni luogo[21].

L'alterità può essere anche, nello stesso paese e all'interno della stessa comunità, un'alterità sociale. Ogni gruppo, là dove esista un preciso e rigoroso ordine gerarchico, vive secondo proprie regole di comportamento, obbedisce a un codice

non necessariamente scritto, ma interiorizzato, che lo segna di caratteri distintivi e spesso oppositivi a quelli degli altri gruppi. Non solo non vi è affinità, ma la disparità è sottolineata, resa evidente, spesso fonte di imbarazzo o di espressa ostilità. Ci sono soggetti verso i quali si esercita una ripugnanza invincibile, carica di significati, come i lebbrosi; altri, gli invalidi per esempio, alimentano un sospetto costante di simulazione oppure il timore che alla base di eventuali mutilazioni vi siano trascorsi criminali. Tutti costoro inducono comunque a prendere una distanza concretamente rappresentabile perché è anche rifiuto del contatto fisico. Per quanti vivono nell'area della marginalità, mendicanti, schiavi, prostitute, ruffiani, il rifiuto, il disprezzo, l'allontanamento dalla cerchia della gente che si riconosce entro un codice di regole comuni è durevole. La creazione stessa di uno spazio di marginalità, i cui confini fluttuano nel tempo, presuppone l'esistenza di un centro coeso, solidale, obbediente ad alcuni principi e legami ai quali viene conferito un valore di normalità[22].

Ma anche nei confronti del mondo del lavoro subalterno e manuale è diffuso, presso gli strati più elevati della popolazione, un sentimento di estraneità, di ripulsa. Sono i modi di vivere a marcare la differenza. Sono la povertà, l'elementarità dell'esistenza, la fatica, il sudore a relegare «altrove» le categorie degli umili. Il concetto di «alterità» sociale non si sviluppa solo in

relazione alla divisione in gruppi o ceti o classi della società, e all'organizzazione gerarchica di quest'ultima; esso prende forma, assume consistenza di continuo là dove la diversità non compresa, non accolta si presta come lo strumento più idoneo al processo di divaricazione, di separatezza. Così i contadini finiscono per risultare estranei ai cittadini, i religiosi ai laici, gli uomini d'arme alla gente pacifica e comune.

C'è un episodio, nel resoconto di viaggio del domenicano Alessandro Rinuccini, che fa pensare appunto all'estraneità di persone, generate dalla stessa terra, ma appartenenti ad ambiti socioculturali differenti. È lo stesso Rinuccini a sottolinearlo nel corso del suo racconto, allorché gli capita di imbattersi, mentre è in attesa di imbarco a Francolino per raggiungere Venezia, in un tal «capitano di gente d'arme, chiamato Francescho Cento Ossa – e il nome vale già una presentazione –, con una compagnia di fanti a pié di circa cinquanta»:

> considerando io la conditione de' soldati et de' religiosi essere assai dissimile e anchora per non dare loro occasione d'avermi avuto a fare dispiacere per lo cammino, sentendo anchora le loro scorrette e disoneste parole, secondo la loro inveterata et iniqua consuetudine, stavo sospeso dello andare con loro insieme o no[23].

I mercenari, assoldati da Venezia, erano in cammino per andare a prestare aiuto alla città di Scutari, assediata dai turchi. L'immagine è di quelle

felici che tanto bene riesce a suggerirci il religioso fiorentino. Il porto di Francolino con le imbarcazioni pronte a salpare, lo scompiglio creato dall'arrivo di quella rozza soldataglia, non abituata certo a trattare con riguardo chicchessia, un linguaggio volgare e sguaiato, i primi contrasti per il noleggio delle imbarcazioni, la collera del capitano di ventura, le bestemmie «scellerate». È a questo punto che il Rinuccini capisce che non potrà salire su quella nave, non soltanto per il dolore provato a sentire le invettive spaventose contro Gesù e la Vergine, ad assistere a quella furia senza potere intervenire, ma anche perché, ragionevolmente, non vuole correre il rischio di subire la stessa sorte degli empi qualora Dio decida di esercitare sul gruppo il suo sacrosanto diritto di castigo.

Il linguaggio comune rappresenta una delle più importanti forme di coesione tra le persone, così come è il primo degli elementi che caratterizzano l'estraneità, al di là di eventuali macroscopiche differenze nell'aspetto fisico. L'impossibilità a comunicare è un ostacolo quasi insormontabile alla comprensione, all'accettazione. Suoni diversi, che risultano indecifrabili, aumentano lo stato di disagio e di sospetto che sempre si annida al fondo dell'incontro con gli «altri». Il massimo dell'estraneità e dell'impossibilità a comunicare sembra essere raggiunto, in questo senso, dall'incontro con il popolo degli ottentotti, abitanti

l'Africa sud-occidentale, nella zona del capo di Buona Speranza, che ci viene descritto da Giovanni da Empoli nel resoconto del suo viaggio verso l'India avvenuto nel 1503. Da quel loro parlare «in gola», con «cenni e fischi», senza mai «esplicar parola espedita», senza riuscire a farsi intendere dai tanti uomini delle più diverse nazioni e dei più vari ambiti linguistici che erano con lui, il nostro autore ricava la convinzione che si trattava, «in conclusione», «di uomini bestiali»[24].

Affidarsi alle possibilità di spiegazione attraverso il linguaggio dei segni o la mimica non risulta spesso di alcuna efficacia con popolazioni che hanno un diversissimo universo simbolico e modi di comportamento totalmente dissimili. C'era stato un tempo in cui gli occidentali, almeno quelli che avevano raggiunto un discreto livello culturale, si erano serviti del latino come lingua comune. Nel corso dei secoli del Medioevo questo uso andò restringendosi sempre di più e la lingua latina venne a trovare degli «accomodamenti» con le nascenti lingue volgari, che la allontanarono progressivamente dal linguaggio classico e letterario, per avvicinarsi a uno di tipo colloquiale. Persisteva in ogni caso come punto di riferimento al quale ricorrere in mancanza di altre possibilità di comunicare. Ma il mondo si era notevolmente allargato, la predicazione, il commercio, l'amministrazione della giustizia, gli scambi diplomatici esigevano che si conoscessero greco,

arabo, ebraico, persiano. Per i diversi linguaggi nazionali europei si aveva con relativa facilità la possibilità di servirsi di interpreti occasionali, quasi sempre immigrati residenti o viaggiatori in transito nella comunità. Ma non sempre si avevano opportunità simili per persone al di fuori di questi ambiti. Nel 1270 circa, il francescano inglese Ruggero Bacone scriveva un trattato per dimostrare proprio l'utilità per gli occidentali, ai quali il latino serviva da lingua comune, di imparare a conoscere altri linguaggi, estranei, lontani da tutto ciò cui erano abituati[25]. Il compito di funzionare da tramite per l'apprendimento, al di là delle teorie, fu svolto brillantemente in quei decenni da quanti, nei loro prolungati percorsi verso Oriente, dimorarono tanto a lungo in quelle terre da riuscire ad assimilarne gli idiomi principali. In questo senso i viaggiatori «del quotidiano» acquistano un ulteriore merito. Nel mettere in contatto fra loro mondi lontani offrono a chi voglia servirsene anche la chiave per decifrare quei codici espressivi e per riuscire effettivamente a entrare in relazione con i popoli che quelle lontananze abitano.

Alessandro Rinuccini, in poche righe dei suoi racconti di viaggio, ha messo in scena una suggestiva rappresentazione dell'estraneità, con effetti quasi sonori, tanta è l'efficacia della suggestione. L'improvvisa scoperta del «diverso» viene drammatizzata, amplificata dal luogo in cui essa avviene: lo spazio angusto di una nave in

mare aperto, che funziona come cassa di risonanza del disagio. Lungo il tragitto da Candia a Cipro, nonostante il parere contrario dei marinai e dei pellegrini, il capitano, «per cupidità di guadagno», aveva voluto prendere a bordo altri viaggiatori, che per il loro numero e per la loro qualità crearono non poche difficoltà e furono indotti poi a un prematuro sbarco. Gli «estranei» aggiunti erano

> lllJ Giudei con certe loro robe et [...] circa di LXXX zingherli tra huomini et donne et fanciugli et fanciulle, che tra piagnere di infanti et grida di diverse persone, chi in greco, chi in italiano, chi in morescho, chi in schiavonescho, chi in francioso, chi in zingherlo, chi in tedescho, era chome stare in inferno fra tanta bulima[26].

Si tratta, in questo caso, degli «stranieri», dei «diversi» per eccellenza. Ebrei e zingari, per quanto non abbiano fra loro caratteri comuni, lo abbiamo detto, sono i reietti delle società cristiane medievali, i perseguitati nei momenti di congiuntura, i sospettati, individualmente e collettivamente, in occasioni di calamità. Persino il Rinuccini, un pio religioso, è un poco influenzato dall'atmosfera carica di condanna nei confronti di questi gruppi. L'immagine di confusione, in primo luogo, di babele linguistica, è di straordinaria efficacia, ma anche è importante il sottile ribrezzo del frate fiorentino per persone tanto estranee e diverse. Appare significativo in questo senso il ricorso al paragone con l'Inferno, forse di colta

ascendenza dantesca, ma certamente, trattandosi di un religioso, non un puro richiamo neutro.

Ancora al Rinuccini siamo debitori di una testimonianza di grande interesse sul modo in cui il mondo cattolico e il mondo musulmano entravano in contatto, allorché i pellegrini arrivavano in Terrasanta. Le condizioni di partenza non erano certo paritarie, essendo i cristiani in pellegrinaggio in terre in cui era professata la religione islamica e da tempo veniva alimentato un sentimento di avversione nei confronti degli «infedeli». Per lenire questo stato di inferiorità i pellegrini avevano imbarcato durante il viaggio due siriani convertiti, che conoscevano bene la lingua e gli usi di quelle popolazioni. Racconta dunque il Rinuccini:

> A sera in sul fare della nocte arrivamo a Giaffo et surgemo alla spiaggia circha di 1/2 miglio in mare dinanzi alla terra […] et, inginochiati, cantamo *Te Deum et cetera* […] et quando ci appressamo con la nave, sendo già in principio della nocte, quelli della Terra ferono cenno con fuocho fino a VII volte et di poi trassono due schoppi di bonbarde assai bene grosse, credo per fare cenno alle genti circustanti di venuta di nave et chosì stemo fino all'altro giorno del sabato, et sabato mattina mandamo in terra, in su il liuto della nave, il nostro huomo di consiglio, achompagnato con due Soriani christiani […] I quali dal guardiano delle torri del Giaffo furono gratiosamente ricevuti et acceptata la oferta di bischotto et vino et chacio che egli li portorono da parte del padrone, sendo usanza, et, faccendo grandi oferte, rimandò indietro una soma d'asino tra huova et cochomeri et fichi et uva, dimostrando grande allegreza di nostra venuta, notificando che liberamente potremo mettere in executione nostro peregrinaggio e a questo

> modo aspectamo in nave dal venerdì sera che arrivamo fino al seguente venerdì da mattina, con grande tedio et dispiacere et stento.
>
> Di poi venerdì seguente […] venne alla nave il signore di Ierusalem, achompagnato da molti mori, che riempierono quella choverta di nave, in modo che pareva apunto che noi avessimo a fare la festa de' magi, tanti pharisei et barbassori si vedevano di qua et di là. Furono niente di meno ricevuti dal padrone et da'pellegrini con honore et lieto volto et dato loro da mangiare et bere di vino malvagia, alla quale e'non sono molto usi et vi fu chi se ne foderò in modo che bisognò a braccia chavarlo di nave et porre in barcha[27].

L'incontro si svolge in modo esemplare per simboleggiare la reciproca alterità: la diffidenza iniziale da tutte e due le parti, dissimulata dalle accoglienze sorridenti, cortesi, verbalmente dichiaranti piacere, l'offerta di pace implicita nei doni e poi la constatazione della totale estraneità. Da questo momento si moltiplicano i piccoli gesti di inimicizia. Alla scortesia fastidiosa del farli aspettare una settimana in nave da parte dei saraceni, i pellegrini rispondono con un invito a bordo solo in apparenza amichevole, ma durante il quale l'atteggiamento di sprezzante superbia occidentale ha modo di manifestarsi, con l'indurli a uno stato di ubriachezza quanto meno poco dignitoso per contemplarli poi come una caricatura, un corteo di Re Magi, un'Epifania allestita per uno spettacolo di feste natalizie, tutto pur di negare loro una statura di popolo con proprie leggi, abitudini e costumi.

Successivamente si preciserà l'ostilità fra le due parti, che qui è solo accennata e si dimostrerà che, per quanto si sia in grado di ricordare e di descrivere i comportamenti degli «altri», spesso non si è in grado di comprenderli, se non nella loro bizzarria, come un dato anch'esso di esoticità, tanto meno di accettarli e di rispettarli in una sfera di autonomia. I musulmani del resto, per ovvi e radicati motivi di inimicizia, rappresentano agli occhi dei cristiani la diversità più odiosa. Al profondo contrasto religioso si è aggiunta nel tempo l'animosità sdegnata per l'aggressione ai luoghi sacri cari ai cristiani e la loro occupazione. Il risentimento si perpetua nel timore continuo e quest'ultimo trae a sua volta alimento dai numerosi torti e dai veri e propri assalti fisici che i viaggiatori devono subire. Le parti potrebbero essere facilmente invertite all'interno dei racconti e le vittime trasformarsi in persecutori se solo si prestasse attenzione alla versione araba dei conflitti secolari[28].

Ma limitatamente alle fonti occidentali non c'è o quasi scritto di viaggio che non riporti qualche definizione negativa, qualche epiteto poco gentile, fino all'insulto e all'invettiva nei confronti delle popolazioni della Terrasanta, dell'Egitto, della Siria, insomma di tutte le regioni islamizzate. «Malitiosi et ribaldi», «chani mori», «chanaglia», «saracini cani miseri, affamati», «porzi cani saracini», «perversa e prava natione», «bestiale e sciagurata

gente», sono appellativi consueti, che si ripetono con frequenza. «Huomini bestiali, huomini di malaffare senza alcuna discritione o ubidientia et sanza signoria», li chiama Michele da Figline, mettendo in evidenza anche l'assenza di un potere politico unificante[29]. I cristiani d'Occidente nel Medioevo designavano con il nome di mori in genere i musulmani dell'Africa nordoccidentale, berberi e arabi e coloro che erano stati i conquistatori della Spagna. La definizione proveniva direttamente dal linguaggio e dall'uso latino. Erano stati i romani infatti a dare il nome di *Mauri* ai berberi d'Africa non sottomessi e in particolare appunto alle tribù dell'Africa nordoccidentale. I musulmani d'Oriente e delle altre zone dell'Africa erano comunemente designati come saraceni, ma talvolta i due appellativi si sovrapponevano senza distinzione particolare nell'uso[30]. Quanti invece appaiono sempre identificati in modo peculiare dal nome di arabi sono gli abitanti nomadi dei deserti, pastori o predoni o tutte e due le cose insieme, che i viaggiatori considerano una popolazione a sé stante rispetto ai mori o ai saraceni abitanti nei villaggi e nelle città.

Se nella considerazione dei pellegrini occidentali questi ultimi, come si è visto, sono in genere malvagi, incivili, senza ragione, bestiali nel comportamento, i primi sono, anche nell'aspetto fisico, del tutto simili alle bestie. «Selvatichi», «tutti

igniudi e neri», «paiono dimoni sanza regola», «istentati nella loro vita», «ischalzi», «vivono sechondo lo senso quasi chome uno animale bruto», non hanno pane né olio, né legna, poca acqua, abitano in «ispilonche» «chol loro bestiame», si coprono con pelli di cammello, portano i capelli «tutti racholti insieme alucingnolati in ogni luogo del capo»[31].

Il diverso modo di vestire dei saraceni è annotato con cura nei resoconti di viaggio come un segno di difformità insensata: i panni di lino che coprono la testa degli uomini sono così fuor di misura che «se ne farìa uno paro de lenzoli»; portano sempre le scarpe «scalcagnate, perché quando intrano in casa dove sia suo patre o qualche suo magiore, secondo che nui cavemo la birreta, loro lassano le scarpe a l'uschio, et vano in la sala o camera descalzi» e la stessa usanza osservano per le moschee. Quanto alle donne poi non solo «pagliono el diavolo da l'inferno», tutte coperte come sono da un velo nero che non lascia trasparire neppure gli occhi, ma in generale sono «da puocha imo nulla utilità, che mai fano cosa alchuna». Le stranezze sul piano fisico trovano sempre un riscontro sul piano comportamentale. Questa gente agisce infatti bizzarramente, vive con «stranee lege»: «adorono li matti per sancti et li tengono in grande reverentia, perché dicono che non pono più peccare», non bevono vino in pubblico ma di nascosto ne tracannano a più non posso, di notte vanno in

cima alle torri a pregare e più che fedeli sembrano soldati mandati a far la guardia. E così via, di stravaganza in stravaganza, a sentire gli osservatori occidentali[32].

In generale la gente che incontrano provoca nei pellegrini occidentali sentimenti di paura, di ripulsa, talvolta però anche di ridicolo, che è un modo forse di esorcizzare proprio la paura. Così, fra i mori che li maltrattano e ogni giorno li costringono a subire umiliazioni e a temere per la propria vita, gli arabi tutti neri e «ignudi», che li terrorizzano con la sola presenza, i pellegrini si prendono la consolazione di una risata liberatoria alla vista del corteo pittoresco che accompagna da Gerusalemme a Rama un alto dignitario. E molto probabilmente a provocare le risa, «et assay», non è la grande multitudine dei saraceni a cavallo, che anzi cavalcano «con assa' bello modo et ordine», ma tutto il variopinto e rumoroso insieme di «trombe, piffari et tambori grossissimi et bandere», con cui l'«Ammiraglio» «sole cavalcare»[33].

La risata che Roberto Sanseverino e la «brigata» dei suoi riescono a concedersi è poca cosa di fronte alle preoccupazioni costanti e ai soprusi da sopportare ogni giorno al contatto con «quegli uomini rapaci e crudeli». Persino Adorno, un uomo tollerante e sinceramente desideroso di conoscere, di fare esperienza di mondi «altri» dai propri, confessa di aver provato un desiderio fortissimo di sottrarsi a quei tormenti, di fuggire da quei luoghi

dove, alla fine, gli era sembrato di aver trascorso non settimane, ma «mille anni»[34]. I mori li avevano trattati con il più grande disprezzo, li avevano messi in ogni momento in pericolo di vita, tormentati con ogni genere di oltraggi e cattivi trattamenti. Sembrava che inventassero sempre nuovi modi per nuocere loro. E in effetti, ritroviamo in alcune descrizioni particolareggiate il fantasioso insieme di questi tormenti, sperimentati e messi a punto dagli ospiti musulmani in tanti anni di pellegrinaggio. Giorgio Gucci ricorda di aver ricevuto «grandi dispiaceri e gran villanie», indistintamente da tutti, adulti e fanciulli, umili e potenti, al Cairo come a Gaza, a Gerusalemme, al fiume Giordano e a Nazareth, e sul mare di Galilea e a Damasco:

> Prima ci offendevano di parole e di bestemmie pessime quanto potevano; poi ci cavavano i cappucci di capo; poi ci mettevano così nelle calche i loro piedi tra gambe per farci cadere; e poi quelli che vanno a cavallo ci mandavano i cavalli adosso, faccendoci da essi mordere e dare de' calci. Poi dalle finestre o da terra ci gittavano l'acqua addosso, sputavanci nel viso, gittavanci la polvere nel viso, davanci dei sassi, delle mazze, delle pugna, delle gotate: e tutto per paura di peggio ci convenia sofferire[35].

Roberto da Sanseverino, che certo viaggiava in maniera più confortevole e protetta di tanti altri, parla di «bastonate pugni boffeti», e di pellegrini «tirati li capelli, gitati per terra de suso li asini, spudati nel volto, iniurati per ogni via»[36]. Significativamente ci dice anche però che i

cristiani, tutti i cristiani, senza differenze, sono chiamati «franchi»: il nome dei nemici per antonomasia, il ricordo dei quali rimane legato alle aggressioni, alla crudeltà, al sangue della guerra combattuta.

Se dobbiamo prestar fede alle parole del Rinuccini, il pellegrinaggio in Terrasanta rasentava il sacrificio di sé; in questo senso, riproponendo una sorta di calvario spirituale e fisico, il viaggio assumeva un più alto valore, l'offerta delle proprie sofferenze aggiungendosi come ulteriore atto di espiazione. Le schermaglie sulla nave, subito dopo l'approdo, rappresentavano solo segni anticipatori di quanto li attendeva per i gruppi di pellegrini in viaggio. Una volta scesi a terra cominciavano i reali maltrattamenti. Anzitutto il conteggio, uno a uno, appena poggiavano il piede sulla terraferma, numerati e descritti in un libro, come capi di bestiame, «come si fa ai castroni», racconta il domenicano fiorentino, e poi la sosta in un casolare mezzo diroccato sulla spiaggia, dormendo per terra, «come bestie», tre giorni di «fatiche, affanni et stranezze». E finalmente la partenza, radunati in fretta e furia, caricati «alla villanescha» sugli asini dai loro conduttori che urlavano e replicavano di continuo il proprio nome per farlo imparare ai pellegrini, fra le grida e le risa del «popolo de' Mori, che erono radunati a vedere questo spectacolo». Da Giaffa in marcia verso Rama e non avevano percorso che due miglia,

quando si trovarono aggrediti, picchiati, bastonati, tirati giù dagli asini dagli abitanti di un villaggio che stavano attraversando. Nella confusione generale, con la gente che accorreva per vedere e dar man forte, i pellegrini scapparono di qua e di là, «chi a pie', chi sull'asino, chi con la tascha in braccio», e «chi si trascinava i panni drieto, chi chorreva drieto all'asino, chi non churando dell'asino attendeva solo a ischanpare la persona»[37].

Aggressioni fisiche, derisioni, umiliazioni, senza il conforto di una ribellione. In più il dolore dei luoghi sacri profanati, la «chasa di Zacharia propheta» abitata da contadini mori, la chiesa edificata sulla casa del «glorioso Baptista» adoperata dai «chani mori» a «uso di stalla per lo bestiame», la basilica di Betlemme «tuta lavorata a muxaico et con colonne di marmore bellissime», dove «ogni cose menano roina e li mori non volgionno che se gli faci riparo nisuno»[38]; la messa celebrata in fretta e furia nella chiesa del sepolcro della Vergine Maria, nella valle di Josaphat, prima del sorgere del sole, prima che il luogo venerato «s'empia di chani mori», di sacrileghi che vanno a sedersi sull'altare, prendono in mano il calice, si divertono a interrompere, a creare impedimenti allo svolgimento della funzione, a dissacrare in un gioco irriverente dai forti connotati di ostilità[39].

L’ebreo Mešullam da Volterra, arrivato in Terrasanta nel 1481, si lacerò le vesti «col cuore colmo di amarezza» dinanzi allo spettacolo di Gerusalemme profanata e distrutta. Il suo viaggio era stato accompagnato e protetto dalle numerose comunità ebraiche incontrate lungo il cammino, presso cui aveva ricevuto ospitalità, cortesie, informazioni e suggerimenti, come quello, forse, di viaggiare nel deserto di Gaza vestito con turbanti bianchi a somiglianza degli arabi e cercando di comportarsi anche nei gesti come loro per non essere riconosciuti ed evitare di incorrere in assalti. Però niente di tutto questo lo aveva preparato a ciò che vide[40].

Rispetto alla pesante carica di aggressività dei «saraceni» e di molti «arabi», gli abitanti delle distese desertiche si mostrano meno apertamente provocatori e ostili, nonostante la paura che il loro aspetto e il loro insolito comportamento incutono nei viaggiatori del deserto. È anzitutto l’ambiente estraneo, selvaggio, in cui è duro persino sopravvivere che fa sentire in ansia, spaesati i pellegrini occidentali. Tutto quanto irrompe sulla scena all’improvviso aggiunge turbamento, sensazione di allarme e la previsione che in ogni caso si tratti di qualcosa di terribile: una terra simile non può ospitare altro che gente crudele e senza regole del vivere civile. Gli arabi non fanno nulla per smentire quelle aspettative. Il Frescobaldi se li vide venire incontro, una mattina di ottobre,

sul far dell'alba, di corsa, le grida che riempivano l'aria, seminudi, «magri, neri e spunti che pareano la morte», e certo non deve aver contemplato la possibilità di intenzioni amichevoli. Ma subito l'interprete li aveva tranquillizzati: tanto strepito e tanta irruenza, quell'atteggiamento così bellicoso, quegli urli di guerra, miravano a intimorire i passanti per ottenere un po' di cibo. Sono «gente campestra» gli arabi dei deserti, senza casa e senza occupazione, vivono di piccole razzie, di modesti taglieggiamenti, si accontentano a volte, come fu in quel caso, di un «pezzo di biscotto», il pane secco, non lievitato che si portava come scorta in viaggio[41].

In situazioni simili si era già trovato, nel 1346, frate Niccolò da Poggibonsi, anzi egli ebbe la singolare se non fortunata sorte di parecchi incontri e con diverse specie di arabi. Il primo gruppo in cui si imbatterono fissò in maniera indelebile gli elementi del giudizio. In vista del Sinai, nelle gole formate dai monti, viveva un consistente numero di arabi «selvatichi». Le caratteristiche che più colpiscono sono le consuete: la nudità e il colore scuro della pelle. Tuttavia Niccolò aggiunge un'osservazione particolare, che pare sfuggirgli spontaneamente e che la dice lunga sul suo pensiero: «trovamo [...] arabi salvatichi colle loro moglie, e aveano tanti arabi piccolini co' loro che io non credevo che di così trista gente e di così misera tanti ne fusse nati»[42]. Al secondo

incontro è riservata una descrizione ancora più colorita. Essa tratteggia sulla carta l'immagine di un gruppo di nomadi, colti in movimento, mentre vanno per il deserto di luogo in luogo, con i cammelli carichi di ogni loro masserizia, con mogli e figli e «una femina vecchissima [...] in su una gabbia», che è la madre di «tutti», progenitrice antichissima, simulacro venerato, una figura prosciugata dall'età e dai venti del deserto, che fa apparire sempre più irreali i protagonisti di questa apparizione. E ancora, a pochi giorni di distanza, ecco per la prima volta la visione delle loro dimore, «ben cento spilonche» e gli arabi tutti coperti di pelli di «cammelli pelosi, che parevano di coloro che piovono nello 'Nferno», e la sorpresa di scoprire che si tratta di donne, curiose ma non pericolose. Nonostante le rassicurazioni dell'interprete a questo proposito, i viaggiatori accelerano il passo, cercando di sottrarsi il prima possibile a quel contatto, sia per il timore di un ritorno a casa degli uomini occupati a «pascere loro gregge», sia per il fastidio provocato da quell'insistenza femminile ad accorrere verso di loro, a guardare, a indicare, a parlare, «a modo come se noi fussimo una grande novità», soggiunge Niccolò, quasi stizzito di essere fatto oggetto di attenzione incuriosita, forse sospettoso di poter rappresentare ai loro occhi anche un oggetto di scherno, di ridicolo. Significherebbe la perdita delle certezze, di ogni senso logico e di interpretazione razionale dell'esistenza se si

ribaltassero i parametri di giudizio, se a diventare grotteschi fossero loro, gli occidentali cristiani civilizzati e non gli «arabi selvatichi», sparuti e miserabili. In questo ottundimento della facoltà di comprensione Niccolò ha mancato di registrare proprio le parole rassicuranti dell'interprete e cioè che le «femine» «non fanno noia altrui, ma dilettansi di vedere quello che è a loro grande novità, come di vedere persone». Vedere persone nella solitudine dei luoghi, delle caverne in cui abitano è dunque la grande, comprensibile novità; al contrario la loro presenza ha suscitato nei pellegrini solo diffidenza, paura e sospetto, neppure un po' di legittima curiosità.

Del resto, non vale neppure un incontro con gli «Arabi dimestichi» a migliorare l'opinione che Niccolò ha di quella «bestiale e sciagurata gente». Accampandosi presso Gaza, i pellegrini erano venuti a trovarsi nelle vicinanze di una tribù da cui provenivano i loro stessi cammellieri. La vicinanza favorì l'occasione di un invito che solo il senso di ospitalità dei residenti e il loro legame con le guide avevano del resto reso possibile. Nonostante la cortesia ricevuta, gli occidentali si comportarono con perfetta ingratitudine, mancanza di sensibilità e totale dispregio per le usanze altrui. Assai efficace è il racconto di come si svolsero le cose, in cui l'autore mantiene inalterata la propria sicurezza di essere nel giusto e intatta tutta la propria alterigia. «E la sera tutti vennero a vederci

mangiare e arecarci uno grande catino di carne di cammello, pensando che noi ne mangiassimo», sottolinea Niccolò, come se già il pensarlo fosse indizio sicuro di scarsa ragionevolezza; «e arecavalla per grande presente e novità, e così credevano che fusse a noi. Ma noi no. lla volemo pur vedere, e rifacemola riportare»[43]. Insensibili alla gentilezza loro rivolta, incapaci di comprendere l'onore che si voleva rendere loro, gli occidentali rimangono dunque chiusi nella loro presunzione di superiorità.

Eppure non tutti i resoconti sono limitati dal pregiudizio, dalla mancanza di curiosità o dall'incapacità a osservare e comprendere. A volte si hanno acute e analitiche descrizioni sui modi di vivere, sulle usanze, sui costumi sociali delle popolazioni incontrate. Del resto anche le osservazioni più negative, preconcette, forniscono materiali su cui riflettere. Bisogna inoltre ricordare che la difficoltà di conoscere effettivamente come vivevano i popoli diversi che i viaggiatori incontravano non dipende tanto dall'insufficiente obiettività quanto dai criteri di analisi e dalla selezione dei dati che poi vengono riportati. Spesso si racconta solo ciò che colpisce di più, in quanto insolito e bizzarro, dando per scontate abitudini più convenzionali. Alcune volte l'osservazione di una popolazione e il resoconto su di essa costituisce lo scopo dello scritto e occupa una parte preponderante; altre volte qualsiasi accenno

è fortuito, marginale rispetto all'esperienza che si vuol narrare. La personalità e la sensibilità di ogni autore incidono fortemente sulla capacità di penetrazione e sulla resa di ciò che si è assimilato. Inoltre noi non conosciamo esattamente l'angolo di visuale che i viaggiatori di allora tenevano per guardarsi intorno.

Allorché l'arcivesco russo Pietro fu interrogato al concilio di Lione del 1245 sulle caratteristiche dei mongoli, «a proposito delle loro forme di vita egli disse che si cibano della carne di cavalli, di cani e di tutti gli altri animali. In caso di necessità anche di quella umana, però non cruda ma cotta; che bevono acqua e latte». Aggiunse che «presso di loro i crimini come prostituzione, furto, adulterio e omicidio vengono puniti severamente, cioè con la morte. Di donne possono averne una o più d'una. Nessuno straniero è ammesso ai loro banchetti familiari, alle trattative commerciali e ai consigli segreti. Montano le loro tende in disparte, separate da quelle di tutti gli altri e se un estraneo si infiltra nell'accampamento lo uccidono senza esitare»[44]. Queste parole rendono chiaro il concetto di «forme di vita», le categorie che presiedevano alla scelta degli elementi da riferire: gli aspetti materiali del vivere, come l'alimentazione, le regole societarie e le norme legislative, il modello su cui era costruita la famiglia, il grado di coesione della comunità e il suo atteggiamento complessivo nei confronti dello straniero.

Nella bella e finalmente non animosa descrizione di Roberto da Sanseverino riusciamo, per esempio, a cogliere qualche elemento di conoscenza in più su quella popolazione araba, ben distinta dai mori delle città, che tanto ha spaventato altri viaggiatori con le sue repentine apparizioni come se scaturisse da profondità misteriose. La caratteristica che più colpisce il nostro autore è il nomadismo, messo in evidenza e sintetizzato con pochi tratti essenziali: «li arabi stano continuamente in campo et non hano terre, né habitatione alchuna». Non possedendo terra, non essendo legati alle attività agricole, alla vita rurale, non sono vincolati a una sede stabile. Essi quindi non abitano in case, ma al massimo in tende «nigre et pichole» e si muovono non avendo ragione alcuna per sedentarizzarsi. Di più, egli assicura, esistono due raggruppamenti di arabi: gli abitatori delle montagne, i più poveri, costretti a una vita di ristrettezze e di fatica, e gli abitatori del piano, che godono di qualche maggiore comodità. «Quelli che stano in le montagne, viveno de lacte de camelli et portano con loro de la farina et così se sforzano de stare apresso ad l'acqua; li altri, che stano nel piano apresso le terre, vivano qualche cossa meglio». Allevano cavalli velocissimi e tutti sono «homini asciuti, cioè magri, nigri et molto fatiganti, destri molto et della persona adiutanti»[45].

Quale differenza di rappresentazione, di civiltà fra gli abitanti dei deserti, nomadi nudi o

malamente vestiti con una tunica più simile a un sacco che a un vestito, e la gente delle città, i mori del Cairo, per esempio, che accolgono l'ambasceria fiorentina in visita al Soldano. Nel racconto gli inviati della Signoria di Firenze sono quasi attoniti di fronte alla quantità di gente fuori e dentro il castello del sovrano, «un popolo mirabile a dirlo», esterrefatti alla vista dell'ampiezza della residenza, entro la quale bisogna percorrere quasi un miglio e attraversare una dopo l'altra quattordici porte munite e sorvegliate, ammirati del complesso cerimoniale prescritto, anche se questo impone che si debbano inginocchiare tre volte al cospetto del re e baciare la terra e indietreggiare poi senza mai voltare le spalle, dopo un'ultima riverenza[46]. È evidente la sensazione che provano di trovarsi in una società costituita, fortemente gerarchizzata, in cui il potere organizza intorno a sé un'atmosfera di rispetto sacrale e un'attenta spettacolarizzazione. La regia sapiente con cui si allestisce l'apparizione dell'autorità suprema contribuisce a garantire l'affermazione e il mantenimento del consenso e insieme a difendere dalle possibilità di aggressione e di messa in discussione del principio di dominio. Il fasto, la potenza, la grandiosità della città e del castello sono tutte manifestazioni di una civiltà opulenta e progredita con la quale i laceri e affamati predoni del deserto sembrano avere poco a che fare.

C’è del resto quasi sempre qualcosa di spettacolare e di magico nelle visioni del mondo islamico riportate dagli occidentali. A Tunisi, ogni sera al crepuscolo la città sembra animarsi per un incantesimo: nella grande piazza il movimento, i suoni, le melodie, le voci riempiono lo spazio come un’interminabile sinfonia orchestrata da un musicista di talento. Suonatori e cantanti miscelano un fondo musicale su cui si innesta il recitare dei cantastorie; i gesti con cui costoro accompagnano la narrazione degli eventi epici si legano quasi in fluida continuità ai movimenti di quanti insegnano l’arte del combattimento, ai giochi di equilibrio dei bambini, al ritmo delle danze cui si lasciano andare gli spettatori[47].

Al di là dei momenti più spettacolari, la solennizzazione del potere regale o la festa popolare in piazza, l’elemento che quasi sempre colpisce il visitatore straniero e viene messo in rilievo nella differenziazione è il cibo. Cosa si mangia e come lo si mangia, la tradizione alimentare, strettamente legata agli usi agricoli, alle coltivazioni, e i modelli culturali nella cucina e nell’assunzione degli alimenti sembrano rappresentare un notevole punto di riferimento nella costituzione di un codice delle diversità. A proposito delle abitudini dei musulmani, i viaggiatori occidentali sono unanimi nel riferire con stupore non tanto sulla qualità dei viveri o l’originalità delle associazioni, quanto sull’usanza

radicata di mangiare per via, all'aperto, cibi cucinati da cuochi professionisti e talvolta di consumare le stesse pietanze in casa mandando a comprarle ai bazar. Non è dunque il cibo a meravigliarli o a disgustarli ma il modo di assumerlo, senza nessuna privatezza, senza tavoli, senza apparecchiature, senza posate. Leonardo Frescobaldi così racconta della sua esperienza al Cairo:

> Nella città ha moltissimi cuochi i quali cuocono fuori nelle vie così la notte come il dì, in gran caldaie di rame stagnato, bellissime e buone carni. Niuno cittadino per ricco che sia non cuoce in sua casa e tutti quelli del paganesimo fanno così, anzi mandano a comprare a questi bazari che così gli chiamano. E molte volte si pongono a mangiare nella via dove stendono un cuoio in terra e la vivanda pongono nel mezzo in uno catino e eglino intorno a sedere in terra colle gambe incrocicchiate o coccoloni e quando avessino imbrattate le mani se le leccano nettandole colla lingua come cani che così sono[48].

Sulla bontà del cibo sono concordi altri viaggiatori. Pane fresco, ottime vivande, molto olio e molto miele sono ricordati e valutati positivamente. Persino l'uso dell'acqua come bevanda esclusiva viene apprezzato: addolcita con zucchero candito o sciroppi, risulta più gradevole del miglior falerno. Si sottolinea invece come un elemento negativo l'assenza di tavole imbandite e soprattutto l'abitudine di portare il cibo alla bocca con le mani pescando da un recipiente comune, «imbrattandosi» e comportandosi in modo animalesco. Tutto ciò indipendentemente dal

censo, cosa che costituisce la vera meraviglia degli occidentali. Se gli alimenti risultano accettabili, addirittura gradevoli al gusto e sembrano creare una piacevole sorpresa, la totale diversità dell'etichetta diventa una conferma dello scarso livello di incivilimento della popolazione. In realtà, a produrre la meraviglia e la riprovazione è l'adozione da parte di persone altolocate di quelle norme di comportamento ritenute inaccettabili. La gerarchia della mensa prevede in Occidente una differenziazione precisa nei consumi e l'elaborazione di un vero e proprio cerimoniale nell'allestimento dei pasti, che si fa più curato e raffinato ogni volta che le circostanze o il prestigio sociale lo richiedano. Dunque si ritiene scandaloso che il ricco al pari del povero possa abbassarsi a consumare i suoi pasti per la via, che eviti di sedersi a una tavola apparecchiata, che si sdrai invece in terra e mangi a piene mani attingendo dai recipienti comuni.

Non c'è dubbio che il banchetto, in quanto a ricchezza di portate e abbondanza di alimenti, sia tale anche presso i musulmani di rango. Invitati a Tunisi a casa di un ricco e importante personaggio moro, gli Adorno riferiscono con precisione di particolari tutto il copioso pasto:

> Ci portarono prima un grande piatto rotondo e profondo, pieno di dolci fatti di farina, miele, olio e uva. In fondo c'erano delle palline di pasta della grandezza di un pisello, che erano state cotte in brodo di pollo. [...] Poi fu portato un grande bacino simile a quello in cui

> siamo soliti lavarci le mani dopo pranzo, ma tre volte più grande, nel quale c'erano tante scodelle di terra quanti erano i commensali; ogni scodella conteneva un pollo cotto avvolto in pasta fatta con le uova. Poi ci portarono frutta: mandorle, datteri, mele e infine semi di papavero per conciliare il sonno. Verso sera ci portarono un'altra grande terrina piena di una pasta che somigliava a riso. Fatta di fior di grano, questa pasta è chiamata couscous, molto diffusa fra i Tunisini che l'apprezzano come cibo delicato e nutriente. L'abbiamo vista preparare più volte: prendono questa farina che sembra sabbia secca, ne stendono una piccola quantità su un piatto rotondo e la cospargono goccia a goccia di latte o di acqua zuccherata. Poi la fanno rotolare con la mano fino a formare delle palline. Posati sul couscous c'erano pezzetti di carne e di pollo arrotolati in foglie di cavolo. I Tunisini prendono del couscous con le cinque dita e ne fanno una palla che si gettano in bocca. Essi mangiano spesso anche fave e piselli secchi al forno e altre vivande di questo genere molto delicate[49].

Tuttavia la bontà e la profusione dei cibi non servirono a mitigare il disagio di consumare un pranzo apparecchiato direttamente sul pavimento, sia pure sopra un bel pavimento coperto da uno splendido tappeto, ma senza seggiole, tovaglia e posate; né valsero a far scemare l'impressione che i convitati mangiassero «presso a poco come mangerebbero le bestie se avessero le mani».

L'attenzione dei viaggiatori è colpita anche dai regimi alimentari di comunità particolari, come quelle dei religiosi cristiani in Terrasanta. I canonici della chiesa di Santa Caterina presso il monte Sinai o, nello stesso luogo, i monaci ortodossi, sono costretti a vivere poveramente e a nutrirsi in modo assai frugale, non solo per

obbedire alla regola, ma per la durezza dei luoghi, l'ostilità delle popolazioni locali, la fatica dei rifornimenti. Il loro cibo è spesso quello degli arabi più miseri e con loro sono costretti a condividerlo. Un pane al giorno, grossolano, di farina non abburattata talvolta mescolata con cereali inferiori e malamente cotto a causa della scarsità di legna da ardere, costituisce la razione alimentare quotidiana per i canonici. Due volte alla settimana consumano una scodella di legumi con l'olio e un po' di pesce salato; carne e vino non entrano a far parte della dieta nemmeno in giornate eccezionali[50]. I monaci non mangiano carne, ma neppure pesce, soltanto frutta, legumi freschi e secchi, datteri, mandorle, riso e pane. Quest'ultimo costituisce un importante mezzo di scambio per la difesa del monastero. Una volta alla settimana infatti, il sabato, i monaci panificano in un forno di enormi dimensioni una grande quantità di pani per una tribù di arabi che si è impegnata a non aggredire i religiosi ed anzi a difenderli dalle aggressioni di altri gruppi. Tutte le provviste sono portate al monastero una volta all'anno, a dorso di cammello, dalle città di Gaza e del Cairo, con grande spesa e fatica e a prezzo di enormi pericoli[51].

La frugalità della razione alimentare in alcune popolazioni è sottolineata dagli osservatori come un dato strutturale dell'economia che determina il comportamento e finisce per modificare i bisogni,

creando forme di adattamento anche fisiche. Gli abitanti dell'attuale Mauritania, incontrati dal nobile veneziano Ca' da Mosto al servizio dei portoghesi a metà del Quattrocento, vivono di datteri, d'orzo, di latte di cammella, di un po' di miglio e di quei rari legumi che riescono a coltivare, stretti come sono fra la costa e le terre desertiche. Si tratta però di «gente che mangia poco e che sopporta bene la fame». Una scodella di farinata d'orzo li mantiene in buona forma per tutta la giornata. Sono abituati a questo regime, sembra farci intendere il veneziano, né possono fare altrimenti a causa della grande penuria di derrate alimentari[52]. Ciò che al veneziano sembra importante sottolineare è che la scarsità di cibo consumato non incide sulla struttura e sulla forza fisica di questo popolo (essi infatti sono di «taglia normale» benché magri), né sulla resa di lavoro (sono gli schiavi migliori che la terra d'Africa produca). Un suggerimento forse in questo senso o una valutazione sull'esiguo costo con cui potrebbero essere mantenuti una volta acquistati. Il basso tenore di vita che contraddistingue quelle popolazioni crea un ulteriore motivo di disparità. È gente povera, bugiarda, ladra e perfida, si dice nel giudizio conclusivo. Inserita fra gli attributi negativi relativi alla sfera dei comportamenti sociali e della moralità, la povertà figura come elemento caratterizzante, quasi fosse anch'essa il segno di un vivere poco costumato[53].

Lo spartiacque, dal punto di vista delle abitudini alimentari, è costituito da cibi di valore e di importanza fondamentale nella realtà e nell'ideologia del nutrimento dei popoli. Nel tempo si sono create vere e proprie contrapposizioni culturali fra aree economiche e geografiche contrassegnate da un uso prevalente dell'uno o dell'altro di questi alimenti cardine. Il pane o la carne, l'olio o i grassi animali, il vino o la birra, hanno dato un'impronta singolare ed esclusiva a civiltà diverse. Solo la circolazione di prodotti, di usi, di conoscenze, gli scambi frequenti sul piano economico, politico e culturale, poco a poco vanno sostituendo la linea netta di demarcazione con un processo continuo di assimilazione. Le grandi diversità restano sempre quelle delle popolazioni più lontane dal «centro europeo» e si qualificano spesso non tanto come differenze nel genere ma nella qualità. Il pane, per esempio, l'alimento per eccellenza dell'Occidente, non solo non sempre è presente nel regime nutritivo di altri paesi, ma può variare nelle sue caratteristiche di composizione, lievitazione, cottura, al punto da diventare qualcosa di irriconoscibile. I vini non sono specifici dell'area mediterranea: vicino a Parigi e in Borgogna se ne bevono di squisiti, così in Germania e perfino in Inghilterra si può apprezzare qualcosa di buon livello. Ma nei paesi del nord, dalla stessa Inghilterra ai Paesi Bassi, alla Germania, alla Boemia, alla Polonia, fino in Moscovia, si beve soprattutto birra[54].

I modelli e i consumi alimentari sono forse il più vistoso segno di riconoscimento e di disuguaglianza, capace di accendere l'interesse dei visitatori stranieri e semplice a sufficienza da poter essere tradotto in parole. L'alterità ha una propria enigmatica complessità, difficoltosa da cogliere nel suo insieme, da interpretare e trasferire in ragionamento e discorsi. Soprattutto quando si debbano affrontare i sistemi culturali e filosofico-religiosi, l'elevazione a teoria sociale sofisticata delle regole su cui si costruisce l'elaborata intelaiatura di una convivenza, il pensiero di chi scrive si offusca e la sua mano si fa meno sicura nel narrare quanto ha visto, ascoltato e cercato di comprendere. Così accade, per esempio, a Ludovico Vartema alle prese con la religione del brahmanesimo in India, nella regione del Malabar, e con l'ordinamento castale caratterizzato dalla supremazia assoluta dei bramini. Per quanto si sforzi di spiegare con minuzia descrittiva la complessa teologia indù anche nei particolari dei riti di adorazione, pure ne esce una sommaria e semplificata interpretazione: gli indiani sono adoratori del diavolo. Meno sfuggente sul piano concettuale, la suddivisione in caste offre lo spunto per un raffronto con la stratificazione sociale di tipo occidentale e quindi si presta a una maggiore comprensione:

> La prima sorte de' gentili che siano in Calicut se chiamano bramini. La secunda sonno naeri, li quali sonno como a noi li gentilomini; e questi sonno obligati

> a portare la spada e la rotella o archi o lance. […] La terza sorte […] se chiamano tiva, che sonno artesani. La quarta sorte se chiamano mechoa, e questi sonno pescatori. La quinta sorte se chiamnao poliar, li quali racoglieno el pepe, el vino e le noce. La sexta sorte se chiamano hirava e questi seminano e racoglieno el riso. Questa doe ultime sorte de' gente […] non se pono accostare alli naeri, né alli bramini a cinquanta passi […] e sempre vanno per lochi occulti e per paduli. E quando vanno per li ditti luochi, sempre van gridando ad alta voce; e questo fanno per non se scontrare con li naeri o vero con li bramini; perché, non cridando […] e scontrandose con le ditte generazione, li prefati naeri li possono amazare senza pena alcuna[55].

Alla fine del XIII secolo Giovanni da Montecorvino, che sarebbe diventato vescovo di Pechino, in una lettera inviata dalla città di Maabar, aveva a sua volta definito molto sbrigativamente gli abitanti di quelle stesse regioni idolatri, gente senza leggi morali e senza lettere. In pochi ma significativi accenni Giovanni racchiudeva il loro universo religioso, simbolico, culturale, raccontando delle pratiche funerarie di incenerimento anziché di interramento, del rispetto verso gli animali sacri, della mancanza di libri, dell'abitudine di scrivere in un alfabeto particolare, non su carta ma su foglie di palma[56].

La gente dell'India appare ai viaggiatori dell'Occidente piuttosto olivastra che nera nella carnagione, di proporzioni armoniose. Gli uomini non si rasano la barba, le donne hanno lunghe trecce; gli uni e le altre vanno in giro scalzi e nudi se si eccettua un panno di cotone o di seta «intorno

alle onestà»; mangiano a seconda della casta cui appartengono: agli intoccabili toccano «sorci e pesce secco al sole»[57]. Rientrando nella sfera della realtà materiale, di ciò che è percepibile con immediatezza, il racconto diventa sempre più limpido e più spedito. Le abitudini nutritive, l'aspetto fisico, messo in stretta relazione con esse, l'igiene personale e collettiva rappresentano un terreno su cui ci si muove con disinvoltura maggiore e si stabiliscono con sicurezza analogie e differenze.

«Nella terra di Ucraina non mangiano pane ma riso e miglio bollito nel latte, così come latte e formaggio». Ma lì in Ucraina si aprono le porte di un altro mondo, che non è solo quello dei non-consumatori di pane. È il mondo del nomadismo, delle città mobili, dei cavalieri sempre in sella, dei pastori: uno stile di vita e un'organizzazione sociale che segnano fortemente i regimi alimentari. Nei racconti gli elementi di diversità sono messi in rilievo per additare le peculiarità dei popoli. Gli ucraini hanno occhi chiari e belli e vista acuta perché non consumano sale. Ciò spiegherebbe la loro bravura come arcieri e la loro capacità di distinguere oggetti alla distanza di più di un giorno di cammino nelle sterminate pianure che cavalcano portando come provviste pezzi di pesci messi a riscaldare sotto le selle dei cavalli[58]. Le mense russe abbondano di carni di ogni genere, di pesci e di miele, secondo alcuni viaggiatori, ma gli

usi sono rozzi e la cucina di basso livello anche alla tavola dei re[59].

Ai viaggiatori arabi dei secoli dell'alto Medioevo, esponenti di una civiltà raffinata e spesso essi stessi membri di un'élite sociale dalle abitudini e dai gusti eleganti, gli abitanti delle regioni slave appaiono uomini primitivi nel comportamento individuale e selvaggi negli usi collettivi. I rus che si presentarono alla vista di Ahmad ibn Fadlān, segretario dell'ambasceria musulmana inviata nel 921 dal califfo di Baghdad e in seguito redattore del rapporto sulla missione effettuata, apparvero in tutta la loro attraente prestanza fisica con un effetto indubbio di meraviglia: «Non ho mai visto gente fisicamente più ben fatta di loro, alti e slanciati come palme, biondi e rossi di cera», scrive il viaggiatore. Ma questa prima impressione di piacevolezza è smentita subito dopo dalla constatazione che all'ingannevole apparenza corrisponde un livello di civiltà assai basso per i criteri musulmani. «Sono gli uomini più sudici della terra – prosegue – che non si puliscono dagli escrementi e dall'urina, non fanno abluzione dopo i rapporti sessuali, né si lavano le mani dopo aver mangiato, ma sono proprio ferini, come asini vaganti alla ventura». Tutto nei rus, dall'igiene personale, alle abitudini di vita, agli usi sociali, all'amministrazione della giustizia, alle pratiche funerarie, finisce per consegnarli all'opinione negativa di ibn Fadlān e al suo giudizio sprezzante,

facendoci intravedere, nel contempo, per un effetto di contrasto, i «costumi» della società cui appartiene lo scrittore[60].

Due secoli più tardi, il viaggiatore maghrebino Abu Hamid al-Gharnati, in cammino da Baghdad attraverso le regioni del Caspio e della Russia meridionale su fino al grande Nord, al «Mare delle Tenebre», come era chiamato il mare Glaciale Artico, sembra colpito soprattutto dalla grandiosità della natura, dai giorni misteriosamente lunghi d'estate, dalle notti infinite, dalle tenebre e dai chiarori che non conoscono misura, dall'abbondanza dei castori, degli zibellini, del miele selvatico nei boschi, dalle nevi perenni su cui non è possibile avventurarsi se non si conoscono i segreti di quelle terre, se non si ricorre a quella piccola ma straordinaria magia che sono gli sci e che Abu Hamid, nato nella lontana e tiepida Granada, osserva con stupore, descrive e perfino riproduce in disegno sullo scritto con la didascalia:

> Ecco come sono fatti i legni su cui camminano. La via per giungere a questi popoli è coperta perennemente di neve. E la gente si applica ai piedi dei legni squadrati, lunghi ognuno un cubito e larghi un palmo, con le due estremità anteriore e posteriore rialzate da terra, e al mezzo un punto dove chi cammina mette il piede. Lì c'è un buco dove sono fissate salde corregge di cuoio che si legano ai piedi, con un lungo cingolo a mo' di redini di cavallo che congiunge fra loro i due legni. L'uomo tiene questo con la sinistra, e impugna nella destra un lungo bastone dell'altezza d'un uomo, che ha alla sua estremità inferiore una palla di stoffa riempita di lana, grande quanto una testa d'uomo e leggera. Egli punta

> questo bastone sulla neve, e se lo sospinge dietro il dorso come fa il marinaio col remo in barca; e così avanza veloce sulla neve. Senza questo stratagemma, nessuno potrebbe camminare da quelle parti, perché la neve in terra è là come la sabbia, e non si rapprende mai, e qualunque animale ci vada su vi sprofonda e perisce, eccetto i cani e altri animali leggeri come la volpe e la lepre, i quali vi procedono leggeri e veloci[61].

Del grande Nord russo ai confini con la Siberia e della sua impercorribilità parla anche Marco Polo[62]: fango o ghiaccio ricoprono sempre queste terre, tanto che è impossibile pensare di camminarvi sopra o di cavalcare, né di farvi andare un carro. Questa «mala contrada» dura tredici giornate, tante sono le stazioni di posta organizzate per i «messi che vanno e vengono». L'ampiezza del territorio si misura dunque in giornate di percorso, la cui lunghezza è difficilmente paragonabile a quella delle vie occidentali perché è inusuale il modo di spostarsi. L'unico mezzo di locomozione è rappresentato infatti da slitte trainate da cani: ogni punto di rifornimento dispone di quaranta cani per il cambio e per ogni slitta è sufficiente un traino di sei cani.

Un contrasto forte con le belle contrade coltivate della Georgia che il veneziano Giosafat Barbaro, scelto dalla Serenissima come ambasciatore per la Persia nel 1473, ha descritto insieme ad altri territori esplorati nel suo viaggio. Il «bel paese» è «fertile di vino, di carne, di biade e d'altri frutti assai»; le viti vengono coltivate maritate agli alberi

contribuendo a una rappresentazione di paesaggio agrarizzato alla quale meno si adatta la successiva presentazione dei suoi abitanti:

> Gli uomini sono belli e grandi, ma hanno sozzissimi abiti e costumi vilissimi. Vanno tosi e rasi il capo, salvo che intorno lassano un poco di capelli, a similitudine di questi nostri abbati, che hanno buona entrata; portano mustacchi, ai quali si lasciano crescer li peli sotto la barba, a lunghezza di una quarta d'un braccio. In capo portano una berrettuzza di diversi colori, in cima della quale è una cresta; in dosso portano giubbe assai lunghe, ma strette e fesse di dietro infino alle natiche, imperoché altramente non potriano montare a cavallo: nella qual cosa non li biasimo, perché vedo che ancora i Francesi l'usano. In piedi e gambe portano stivali, i quali hanno la suola fatta in modo che, quando stanno in piedi, la punta e il calcagno toccano in terra, ma in mezo sono tanto alti da terra che si potria cacciare il pugno per sotto la pianta senza farsi male: e di qui viene che, quando caminano a piedi, caminano con fatica; gli biasmaria in questa parte, se non fusse che io so che ancora li Persiani l'usano.

La scala di valori che utilizza il veneziano per approvare o disapprovare le usanze della gente che incontra è basata sul criterio di omologazione ai costumi delle popolazioni che egli personalmente ritiene civilizzate. Tutto quanto differisce diventa suscettibile di critica. Quanto al cibo, gli è praticamente impossibile mangiare:

> Hanno certe tavole quadre circa mezo braccio, con un orlo cavato intorno; in mezo di queste mettono una quantità di paniccio cotto senza sale e senza altro grasso, e questo scusa in luogo di minestra; in un'altra simil tavola mettono carne di cinghiaro brustolata, e tanto poco arrostita che, quando la tagliavano sanguinava; essi mangiavano di buona voglia, io non ne

> poteva gustare, e però me ne andava fingendo di mangiar con quel paniccio[63].

3. Vivere in mezzo agli altri

L'idea del viaggio incontro a persone e a mondi poco conosciuti, o sconosciuti del tutto, non rende forse esattamente la misura della profondità di quel toccarsi. Ben lontano dall'essere un contatto fuggevole, esso si protrae quasi inevitabilmente a lungo. Sono le caratteristiche strutturali del viaggio in primo luogo a renderlo tale. Si cammina, in senso letterale, per mesi prima di arrivare alla meta, traversando paesi e continenti. Il valore unico, insostituibile di quell'andare lento, secondo il tempo e le capacità dell'uomo, risiede proprio nella facoltà che viene concessa di vedere, di osservare, di interrogare gli uomini, di imparare i loro modi di vita. Per altri mesi, se non per anni, una volta pervenuti a destinazione si restava in mezzo a popolazioni ignote ed estranee, vivendo con loro, diffidando di loro, imparando forse via via a temerle o a disprezzarle di meno, a sentirle più familiari, senz'altro a conoscerle meglio. Talvolta non bastava però un intero viaggio o un'intera vita di viaggi a far scomparire l'elemento sorpresa e a sostituirvi l'abitudine, come se si fosse in certo modo sempre colti alla sprovvista, sempre e comunque impreparati ad affrontare una diversità, una terra ancora ignota, «altri» ancora non assimilati.

La genuina meraviglia che la maggior parte dei viaggiatori prova nell'incontrare popoli e razze tanto diverse dalla propria è espressa con semplicità efficacissima da Guglielmo di Rubruck. Benché fosse in buona misura non ignaro, sulla base dei racconti di alcuni mercanti di Costantinopoli incontrati a Sudak, in Crimea, e benché già da due giorni stesse viaggiando nei loro territori, dimostrò di non essere affatto pronto, al momento del concreto incontro con i tartari, ad accoglierli senza sorpresa. La realtà non corrispondeva, almeno non del tutto, a quanto gli avevano detto e si era venuto immaginando: «fu per me come trovarmi di fronte ad un altro mondo», confessa Guglielmo, e la formulazione del medesimo concetto, se non le identiche parole, sembra rinnovarsi ad ogni pagina del suo testo[64]. La singolarità del resoconto di Rubruck non consiste solo nelle cose straordinarie che ci viene narrando, ma anche nel modo in cui lo fa, adoperando cioè due intonazioni espressive quasi discordanti. Tale apparente dissonanza corrisponde a una duplicità di esperienza vissuta, umana e culturale, e alle differenti modalità necessarie per viverla. È come se, a tratti, il religioso riuscisse nel prodigio di sdoppiarsi e mentre l'osservatore guarda con gli occhi e la ragione, l'uomo sperimenta con i sensi e le emozioni. Sul piano della narrazione conseguentemente ci si trova di fronte ai risultati di questa operazione: obiettiva l'analisi, scrupoloso

e quasi privo di giudizi di valore il resoconto dei costumi dei tartari, allorché si tratta di descriverli come si conviene appunto ad un osservatore. Quando poi il racconto da relazione si fa cronaca degli spostamenti e degli incontri, ad animarlo sono soprattutto le curiosità personali, le piccole o grandi idiosincrasie, le paure, le incomprensioni, ma anche, in alcuni casi, l'ammirazione o più spesso lo stupore.

«I tartari non concepiscono l'esistenza di una sede stabile e non sanno oggi dove abiteranno domani». Ecco la ragione delle loro grandiose «città» semoventi, fatte di tende confortevoli e belle a vedersi, di struttura elaborata e con decorazioni eleganti, che lunghe teorie di animali aggiogati trasportano su carri quando il popolo dei tartari si muove verso le regioni più calde o più fresche a seconda delle stagioni. Contrariamente agli stereotipi, gli usi alimentari descritti rinviano piuttosto a una frugalità di queste popolazioni: durante la stagione estiva si nutrono di latte di giumenta, il comos, di carne di montone quando capita, di salsicce di cavallo; con la carne di un solo montone fanno mangiare cinquanta o anche cento uomini, se muore un bue o un cavallo ne tagliano la carne in fette sottili che seccano lasciandole al sole. D'estate vestono di sete e di cotone provenienti dall'Oriente; d'inverno indossano pellicce di lupo o di volpe che sovrappongono per uscire, una confezionata con il pelo all'interno,

l’altra con il pelo rivolto all’esterno per meglio difendersi dal vento e dalla neve. Una pelliccia più leggera li riveste quando sono al riparo nella propria abitazione, mentre i poveri si cuciono pelli di cane e di capra. Alle notizie circa le abitazioni, l’abbigliamento, i cibi, molto più estese di quanto qui si sia potuto accennare, Guglielmo aggiunge una descrizione completa dei costumi dei mongoli, riferendo sui compiti e il lavoro femminile, le attività maschili e l’importanza fra queste ultime della caccia, il sistema giudiziario, i riti nuziali e quelli di sepoltura, le usanze sociali[65]. È un’esposizione imparziale e relativamente neutra, questa effettuata dall’autore, sono materiali offerti alla riflessione e allo studio, quasi un’astrazione, ma se si scorrono le pagine immediatamente seguenti ci si accorge subito che il senso di estraneità ha preso il sopravvento sulla curiosità dell’osservatore.

Nell’esperienza personalmente vissuta e nella cronaca di essa i tartari hanno assunto altre fattezze: sono diventati insistenti, fastidiosi quanto inopportuni nella ricerca continua e infantile di procurarsi dei regali dai visitatori, fisicamente opprimenti perché, pur non essendo violenti, hanno un modo ossessivamente petulante di ripetere le loro richieste e così incalzante dal punto di vista del contatto corporeo da destare disagio e allarme. Tanto più in quanto si dimostrano comunque insoddisfatti di fronte ai doni e del tutto

ingrati. Guglielmo finisce per chiamarli «demoni», è contento ogni volta che può allontanarsene, ma angustiato dalle loro usanze; il latte di mucca che è costretto a bere è «acidissimo», quello di giumenta lo fa sudare dall'«orrore», la mancanza di riservatezza in certi gesti del quotidiano lo disgusta, dormire sempre all'addiaccio o sotto i carri diventa comprensibilmente snervante, l'assenza di città sul suo cammino inquietante: per due mesi viaggiando non ha incontrato tracce di edifici, solo accampamenti tartari nei quali entrava con crescente diffidenza. Alla fine controlla a stento le proprie reazioni. La vista della moglie di uno dei capi tartari gli strappa uno spontaneo e irrefrenabile commento di raccapriccio: «sembrava più una scimmia che un essere umano: il suo naso non esisteva quasi, tanto che pareva glielo avessero amputato. Il punto dove le donne normali hanno il naso era unto di un liquido nero e così pure le sopracciglia. Una cosa veramente orribile a vedersi»[66].

Di queste popolazioni lo colpisce negativamente l'atteggiamento di superiorità, di sicurezza incrollabile, un sentimento che gli pare di poter interpretare come un'arroganza senza ragione. «Sono talmente superbi che credono che tutti vogliano far pace con loro. Senza dubbio, se mi fosse concesso, io andrei in giro per il mondo a esortare tutti ad una guerra contro di loro», si lascia sfuggire a un certo punto il pur tollerante e

pio frate, sicuramente sfinito da questo viaggio prolungato attraverso la diversità, ma anche riecheggiando l'inclinazione politica prevalente negli stati occidentali. Proprio la tracotante convinzione ostentata dalle tribù mongole di riuscire a sottomettere, se solo lo avessero deciso, le contrade d'Europa, stimolava una reazione rabbiosa composta di un miscuglio di paura, di orgoglio oltraggiato e di rancore.

D'altro canto i tartari, per poco che si riesca a cogliere nelle parole di Guglielmo, dovevano giudicare la piccola comitiva, e in particolare Guglielmo stesso e il suo confratello Bartolomeo da Cremona, quanto meno bizzarri. Quando, in pieno inverno, li sorprendono a camminare con i piedi nudi, nonostante le spiegazioni che vengono loro fornite sulla regola dell'ordine francescano, non si lasciano convincere che non si tratti in ogni caso di una sciocchezza, lì in quel luogo e in quel momento. Dopo averli circondati, come si fa con un oggetto strano e misterioso, averli scrupolosamente osservati e avere presentato le domande di rito e ottenuto le debite risposte, i mongoli reagiscono ironicamente a quella che senza ombra di dubbio considerano una stupida trovata, chiedendo quindi, con finto stupore ma con genuino sarcasmo, come mai ritengano di non aver bisogno dei propri piedi, dato che presto li avrebbero perduti. La mattina del giorno dopo il buon Guglielmo aveva la punta delle dita dei piedi

congelata e così dovette rinunciare comunque a rispettare la regola.

Tuttavia questi passaggi che abbiamo isolato, di incomprensione reciproca, di intolleranza e di fastidio, di derisione anche, di piccoli gesti di dispetto o di atti più importanti di ostilità, di stanchezza e di insofferenza reciproca nell'affrontare l'estraneità, sono sedimenti di un'avventura straordinaria nel tempo e nello spazio, compiuta nelle immense solitudini in cui terra e cielo si distendono a perdita d'occhio fino a fondersi lontano all'orizzonte e lo scorrere dei giorni non ha significato. Un'esperienza di isolamento in una civiltà tanto diversa, di pesante e amara condizione di «straniero» e nello stesso tempo di profonda, intensa, incredibile socialità è quella compiuta da Guglielmo e dal suo piccolo gruppo di uomini, in apparenza così vulnerabili nel grandioso regno delle tribù mongole. Ciò che sembra contare alla fine è la storia di un incontro possibile, di un'umanità ritrovata dietro apparenze demoniache[67], anche se, sul finire del Quattrocento, il «clarissimo ambasciadore» di Venezia, Ambrogio Contarini, attraversando in viaggio l'Astrakan ed entrando in contatto con i tartari, continuerà a descriverli come esseri spaventosi, «con visacci che parevano tavolazzi», continuamente ubriachi, «che non è cuor d'uomo che non si fusse spaventato»[68].

Anche il pregiudizio antinordico può trovare clamorose smentite dopo un prolungato contatto. Nella descrizione del suo incontro con gli uomini e le donne del nord il veneziano Pietro Querini rappresenta un mondo di semplicità e di generosità, di armonia e di gentilezza che offusca e cancella le leggendarie costruzioni di ferinità e rozzezza. Esemplare è il racconto del reciproco, cauto, diffidente esplorarsi di gruppi di persone che non si capiscono e hanno paura gli uni degli altri. Partito nel 1431 da Candia con carichi di vini e di legni pregiati da vendere in Fiandra, il Querini si è trovato con la sua nave in balia dei venti invernali e dopo una serie di peripezie che lo conducono sempre più lontano dalla prevista destinazione, ha fatto naufragio presso un'isola a nord delle coste norvegesi. Con pochi uomini sopravvissuti in condizioni di estremo pericolo e dopo lunghe giornate di privazioni e di stenti, vengono finalmente a contatto con gli abitanti delle isole circostanti. È un mormorio di voci umane ad annunciare ai naufraghi, rifugiatisi in una casetta di legno sul lembo estremo dell'isolotto, la presenza di persone. Dopo la solitudine del mare, lo sconforto del naufragio, il deserto di acqua e roccia nel quale si trovano da diversi giorni, il timore di ingannarsi è troppo forte perché si possa cedere subito alle lusinghe della speranza. Il suono si trasforma, nella percezione, in uno stridio di corvi, una sorta di lugubre annuncio della fine prossima:

> Non udite voi voci umane? Rispose il nocchier nostro: «Sono questi maledetti corbi, ch'aspettano la fin nostra per divorarne, com'hanno fatto degli altri corpi di nostri compagni». Ma, più approssimandosi i predetti, a tutti fu chiaro la voce esser umana, onde n'andammo verso l'uscio con imaginazione di qualche inopinata speranza.

Solo quando infine si precisa come qualcosa di indubitabilmente umano essi si precipitano a spalancare la porta e fuori, come un dono inviato da un Dio benefico, scorgono finalmente delle persone. Gioia e speranza da una parte, sorpresa e spavento dall'altra. I due gruppi si fronteggiano con emozioni diverse senza riuscire a spiegarsi se non con il linguaggio dei gesti, dell'istinto, del buon senso:

> E vedendo noi costoro, i cuori nostri s'empierono d'inestimabil conforto, ma essi, che ci viddero in tanto numero di persone incognite, rimasero per buon spazio spaventati e muti. Ma poi che da noi con li gesti e con la voce furono certificati ch'eravamo persone pericolate e bisognose d'aiuto, cominciorono a parlarne, nominando il suo scoglio e assai altre cose: ma nulla per noi era inteso[69].

La mediazione linguistica tra i due gruppi si svolge ad opera di un cappellano della piccola comunità, un frate dell'ordine domenicano, il quale riesce a intendersi in tedesco con un marinaio della spedizione veneta, che è fiammingo, e successivamente a parlare con lo stesso Querini usando la lingua colta, il latino. Già questi elementi costituiscono materiali di grande interesse per una prima riflessione. A partire proprio dal ruolo straordinario dei predicatori mendicanti che,

lasciata la casa madre, i loro conventi d'origine, e sparpagliatisi come un pulviscolo, hanno veramente raggiunto i luoghi più remoti, le genti più diverse, ovunque portando il messaggio di evangelizzazione, ovunque vivendo una condizione di assoluta solitudine e di dolorosa estraneità, ma riuscendo anche, quasi ovunque, a saldare al resto del mondo isolati microcosmi.

E poi l'incredibile facilità con cui, al momento del contatto effettivo, si dileguano i vapori delle leggende negative, arretrano il mistero e le paure per lasciar posto al piacere della scoperta reciproca. Infine, non manca di sorprendere ancora una volta l'ampia circolazione degli uomini, la capacità di movimento, i contatti cosmopoliti che caratterizzano le società tardomedievali. La nave stessa armata da Pietro Querini è un piccolo esempio di convivenza di popoli: vi sono marinai «di nazione spagnola», fiamminghi, veneziani. Nel lungo viaggio ha attraversato tutto il Mediterraneo da Candia prima di arrivare all'oceano; ha toccato coste africane, spagnole, portoghesi, si è persa nelle distese d'acqua fra Scozia e Norvegia. Lo stesso itinerario di ritorno dei superstiti rappresenta un'avventura esplorativa, attraverso la Norvegia, la Svezia, l'Inghilterra, l'Europa continentale, in un castello svedese incontrando un gentiluomo veneziano, a Londra ritrovandosi ospitati da un gruppo di connazionali mercanti.

L'impressione che il Querini ricava e ci trasmette dei suoi salvatori è quella di una comunità di persone che vivono «semplicemente» una vita da buoni cattolici osservanti, frugali nelle abitudini, fiduciosi e privi di malizia nei confronti degli altri. Pur nell'espressione di gratitudine che ha nei confronti delle persone che lo ospitano, il veneziano lascia trasparire di continuo il giudizio di una società arretrata in confronto a quella della propria «nazione». I «pani di segala» che gli vengono offerti, e subito dopo lo «scodellotto di buon latte», gli «parvero manna» ma, come del resto tutto il cibo di cui furono nutriti nei due mesi successivi, deliziosi più a causa del lungo digiuno che non per la bontà intrinseca degli alimenti per uomini abituati a pane bianco di frumento, carne e vino. Altrove le allusioni sono ancora più esplicite: «nel tempo che vi dimorammo fummo umanamente trattati, secondo il lor potere», «escusammo l'innocenzia de' nostri ospiti», non sono tanto testimonianze di ingratitudine, quanto piuttosto la constatazione di abitudini di vita totalmente dissimili, la rivelazione di una comunità di villaggio che vive di pesca e di un modesto allevamento, il cui tenore di vita e la cui organizzazione sociale sono estremamente semplificati rispetto alla complessità, alla ricchezza di una civiltà urbana come quella della «metropoli» veneziana. Le immagini sono comunque di quelle felici, destinate a insistere nella memoria: le tonde abitazioni di legno con una

sola apertura sul tetto chiusa da grandi pelli di pesce che la lunga lavorazione rende traslucide e di particolare luminosità, l'arrivo delle oche selvatiche migranti in primavera, le donne che corrono nude verso la grande «stufa» comune, gli stoccafissi che seccano al vento e al sole, le nevicate continue in un inverno interminabile, l'arrivo di maggio, tempo di partenza dei pescatori per il mercato annuale di Bergen, e il lungo viaggio per canali fra lo strepito dei gabbiani. Tutte sequenze di grande potere suggestivo:

> Questi di detti scogli sono uomini purissimi e di bello aspetto, e così le donne sue, e tanta è la loro semplicità che non curano di chiuder alcuna sua roba, né ancor delle donne loro hanno riguardo: e questo chiaramente comprendemmo perché nelle camere medeme dove dormivano mariti e moglie e le loro figliuole alloggiavamo ancora noi e nel conspetto nostro nudissime si spogliavano quando volevano andar in letto; e avendo per costume di stufarsi il giovedì, si spogliavano a casa e nudissime per il trar d'un balestro andavano a trovar la stufa, mescolandosi con gli uomini; […] non d'altro mantengono la lor vita che del pescare, peroché in quella estrema regione non vi nasce alcun frutto. Tre mesi dell'anno, cioè giugno, luglio e agosto, sempre è giorno né mai tramonta il sole, e ne' mesi oppositi sempre è quasi notte, e sempre hanno la luminaria della luna. Prendono fra l'anno innumerabili quantità di pesci, e solamente di due specie: l'una, ch'è in maggior anzi incomparabil quantità, sono chiamati stocfisi; l'altra sono passare, ma di mirabile grandezza, dico di peso di libre dugento a grosso l'una. I stocfisi seccano al vento e al sole senza sale, e perché sono pesci di poca umidità grassa, diventano duri come legno. Quando si vogliono mangiare li battono col roverso della mannara, che gli fa diventar sfilati come nervi, poi compongono butiro e specie per darli sapore:

> ed è grande e inestimabil mercanzia per quel mare d'Alemagna. E poi nel mese di maggio si partono di quel scoglio con una sua grapparia grandetta, di botte 50, e cargato detto pesce conduconlo in una terra di Norvegia, per miglia oltre mille, chiamata Berge, dove a quella muda di molte parti vengono navi […] cariche di tutte le cose che nascono in Alemagna, Inghilterra, Scoccia, Prusia, dico necessarie al vivere e vestire. E quelli che conducono detto pesce […] lo barattano in cose a lor necessarie, perché com'ho detto niente vi nasce dov'è la lor abitazione[70].

Contrariamente a quanto si è sempre creduto, inoltre, le genti del nord che il Querini incontra non vestono «pelle se non poche», ma «panni di lana grossi di Londra e d'altri luoghi».

Nel filtro della memoria del Querini quel mondo si rivela armonioso, non ostile, in certa misura non diverso.

Tutto ciò che è straniero è spesso strano. I due termini sono indissolubilmente legati non solo da nessi etimologici ma dalle stratificazioni storico-culturali. Quando si esce dal mondo ordinato e rassicurante delimitato dai propri orizzonti di conoscenza si rischia di imbattersi in persone, fenomeni, cose, comportamenti che contengono elementi di novità così clamorosi da trasformarsi in stranezze. L'arrivo delle ambascerie orientali a Roma all'inizio del pontificato di Pio II suscitò nella popolazione cittadina la più viva curiosità. Venivano dalla Persia, dalla Mesopotamia, dall'Armenia minore, avevano attraversato il Don e il Danubio, percorso i territori di Ungheria e di

Germania, si erano fatti riconoscere e accreditare a Venezia, sovrana nelle relazioni con l'Oriente.

«Questi ambasciatori avevano usanze strane e strane erano le loro vesti: tutti li guardavano con meraviglia, dovunque andassero attiravano gli sguardi del popolo e si tiravano dietro un codazzo di monelli. Gli inviati Persiani avevano le teste rasate tranne una sottile corona di capelli, come usano i nostri monaci. L'inviato della Mesopotamia, al contrario, aveva al sommo della nuca un ciuffo di capelli come dicono che portassero i flamini pagani sul pileo»[71]. Accolti con solennità «si offrì loro alloggio e cibo a spese della città [...] e ci furono alcuni (a quanto si disse) che divorarono ogni giorno non meno di venti libbre di carne per ciascuno!». Il che sembra riportarci indietro nel tempo e nel pregiudizio all'immagine dei disumani abitatori delle contrade del lontano Oriente, divoratori di carne, benché in realtà questi cortesi ancorché «stravaganti» ambasciatori provengano da terre non poi così lontane e di antiche, raffinate civiltà.

Se la conoscenza serve nella maggior parte dei casi ad avvicinare culturalmente gli altri, a infrangere secolari diffidenze e capovolgere miti negativi, talvolta è paradossalmente proprio l'incontro la fabbrica di uno stereotipo di diversità di popoli fino a quel momento sconosciuti. Il concetto di anormalità si forma dapprima in modo quasi neutro, senza valenze critiche o implicito

senso di condanna. L'anormale è ciò che si sottrae ai canoni della normalità, cioè il «mirabile», il degno di essere guardato, considerato, descritto, come lo straniero è strano. Lo lasciano intuire le parole di Giosafat Barbaro a proposito dell'intenzione di raccontare luoghi e persone inconsuete, sconosciute e diverse. Nel suo lungo viaggio verso le terre russe il confine del «normale-consueto» è rappresentato dall'ingresso in «Alemagna», dove il racconto può essere tralasciato «per esser luogo domestico e inteso da molti»[72]. Dunque si riferisce ciò che è meno noto, che solo una minoranza ridotta ha visto e conosciuto, che è mirabile, meraviglioso, da mostrare, nel resoconto o nella raffigurazione. Ma è così che si creano anche le premesse per l'anormalità. Tutto quanto si mostra, diventa speciale, «mostruoso», singolare, anormale, appunto. La meraviglia della scoperta nell'esperienza individuale si cristallizza nella formazione di categorie di anormalità, di diversità.

A misura che i resoconti dei viaggiatori si depurano delle leggende fantastiche e si attengono a una visione più spoglia ma più veritiera della realtà ecco che spesso il filtro soggettivo attraverso cui passano la lettura e l'interpretazione di quella realtà rischia di perpetuare o rinnovare un diaframma di intolleranza. Incomprensione, paure, barriere linguistiche, repulsione fisica, superstizioni antiche impediscono di superare il pregiudizio, anzi con la presunta oggettività che

l'osservazione fornisce, fissano nel tempo un modello nuovo, sperimentato, di alterità.

---

[1] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., p. 27.

[2] Sull'atteggiamento negativo cfr. A.M. Nada Patrone, *Realtà e percezione. Le strutture del quotidiano in Europa alla fine del Medioevo secondo gli osservatori italiani*, in *Europa e Mediterraneo*, cit., pp. 395-447, in particolare pp. 396-401. Cfr. anche, in generale sull'atteggiamento dei viaggiatori, Balestracci, *Terre ignote*, cit.

[3] Giovanni di Pian di Carpine, *Storia dei Mongoli*, cit.

[4] Guglielmo di Rubruck, *Viaggio nell'impero dei Mongoli*, cit.

[5] Phillips, *The Medieval Expansion*, cit., pp. 76-79.

[6] Bigalli, *I Tartari*, cit., pp. 10 e 65. Anche Giovanni da Pian del Carpine riferisce dell'abitudine di saziarsi con qualunque cibo, ricorrendo, se necessario, anche al sacrificio umano.

[7] Baltrusaitis, *Medioevo fantastico*, cit., pp. 201-202: fa riferimento al ms. lat. 27695 del British Museum.

[8] *Pellegrini scrittori*, cit., p. 299.

[9] Cfr. Mollat, *L'altérité, découverte des découvertes*, in *Voyager à la Renaissance*, cit., pp. 305-318; qui p. 306.

[10] De Anna, *Il mito del Nord*, cit., pp. 17 e 125.

[11] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., p. 316.

[12] Andrew Borde, *Gli itinerari*, cit., p. 173; Borde non attribuisce questa usanza a una popolazione in particolare.

[13] Anche su questo tema cfr. De Anna, *Il mito del Nord*, cit., p. 39.

[14] Cristoforo Colombo, *I Diari di bordo*, a cura di M.L. Fagioli, Pordenone, Edizione Studio Tesi, 1992, pp. 27 e 29.

[15] Cfr., per esempio, Cardini, *Europa e Islam*, cit.

[16] Cfr., in proposito, De Anna, *Il mito del Nord*, cit., pp. 60, 78, 82.

[17] *Ibidem*, pp. 54-55; l'esempio del pellegrinaggio compiuto nel 1130 è tratto da Oursel, *La via lattea*, cit., pp. 216-221.

[18] Andrew Borde, *Gli itinerari*, cit., p. 90.

[19] Cfr. Th. Szabò, *Stranieri nelle città tedesche*, in *Dentro la città*, cit., p. 64. Secondo quanto scrive Szabò «il concetto di "straniero" è in primo luogo una categoria antropologica, applicabile a tutti quelli che "non fanno parte di qualcosa". Per colui che lasciata la famiglia scende in strada, ogni persona incontrata fuori casa può essere un estraneo; al cittadino che alzi gli occhi oltre le mura o i confini della sua regione, sembrano stranieri tutti quelli che ne sono fuori, e parlano un dialetto o magari un'altra lingua». Si vedano anche, nello stesso volume, A. D'Haenens, *Essere stranieri nel medioevo. Avvio di una problematica*, pp. 17-21; M. Ascheri, *Lo straniero: aspetti della problematica giuridica*, pp. 33-46; inoltre: *L'étranger*, «Recueils de la Société Jean Bodin», IX, Bruxelles, Editions de la Librairie Encyclopédique, 1958; *De l'étranger à l'étrange*, Aix-en-Provence, Cuerma, 1988.

[20] Geremek, *Uomini senza padrone*, cit., pp. 151-172.

[21] *Ibidem*, pp. 156 e 157: il giudizio è espresso dalla comunità bolognese, che si trovò, nel 1422, a convivere con un gruppo di cento zingari.

[22] Su questi temi cfr. B. Geremek, *La marginalità sociale nell'epoca preindustriale*, apparso nel 1977 e ripubblicato nel volume *Uomini senza padrone*, cit., pp. 127-150; si veda anche M.S. Mazzi, *Gli inutili: miserabili e vagabondi*, in *Vita materiale e ceti subalterni*, Alessandria, Edizioni dell'Orso, 1991, pp. 159-180.

[23] Alessandro Rinuccini, *Sanctissimo Peregrinaggio*, cit., p. 45.

[24] *Viaggio nell'India di Giovanni da Empoli*, in Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, cit., vol. I, p. 745. Le lingue ottentotte hanno effettivamente caratteristiche particolari e secondo alcuni studiosi costituiscono un vero e proprio gruppo linguistico, insieme a quelle dei boscimani e dei negrilli (pigmei), detto ottentotto-boscimano. Fra le caratteristiche più vistose sono proprio i particolari suoni avulsivi o ingressivi che le parole di Giovanni sembrano ricordare e l'esistenza di tre toni con valore distintivo nelle parole omofone.

[25] Il trattato si intitolava *De utilitate gramaticae*: J. Richard, *L'enseignement des langues orientales en Occident au Moyen Âge*, in *Croisés*, cit., XVIII.

[26] Alessandro Rinuccini, *Sanctissimo Peregrinaggio*, cit., pp. 54 e 58.

[27] *Ibidem*, p. 62.

[28] Si veda, per esempio, A. Maalouf, *Le crociate viste dagli Arabi*, trad. it. Torino, Sei, 1996 (ed. orig. 1983); ma anche E. Sivan, *L'Islam et la croisade*, Paris, Maisonneuve, 1968 (rist. Paris, Maisonneuve, 2003). E per la visione opposta F. Cardini, *I musulmani nel giudizio dei Crociati all'inizio del Duecento*, in *Gerusalemme*, cit., pp. 277-291; P. Senac, *L'image de l'autre*, Paris, Flammarion, 1983.

[29] Michele da Figline, *Da Figline a Gerusalemme. Viaggio del prete Michele in Egitto e in Terrasanta. 1489-1490*, a cura di M. Montesano, Roma, Viella, 2010, p. 146.

[30] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., p. 66, note 2, 3 e 4, a proposito dell'uso che fa Adorno di queste definizioni.

[31] Queste sono le considerazioni del fiorentino Marco di Bartolomeo Rustici che compì il suo viaggio nel 1441-42: cfr. Gai, *La «Dimostrazione»*, cit., pp. 216-217. Descrizioni simili si ritrovano in altri resoconti di viaggio.

[32] Santo Brasca, *Viaggio in Terrasanta (1480)*, a cura di A.L. Momigliano Lepschy, Milano, Longanesi, 1966, pp. 69-71.

[33] Roberto da Sanseverino, *Viaggio in Terra Santa*, cit., p. 78.

[34] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., p. 350.

[35] *Pellegrini scrittori*, cit., p. 301.

[36] Roberto da Sanseverino, *Viaggio in Terra Santa*, cit., p. 148.

[37] Alessandro Rinuccini, *Sanctissimo Peregrinaggio*, cit., pp. 63-64 e 65.

[38] Don Domenico Messore, *Viagio del Sancto Sepolcro facto per lo illustro misere Milliaduxe estense*, a cura di B. Saletti, Roma, Istituto storico italiano per il Medio Evo, 2009, p. 83.

[39] Alessandro Rinuccini, *Sanctissimo Peregrinaggio*, pp. 70-71.

[40] Mešullam da Volterra, *Viaggio in terra d'Israele*, a cura di A. Veronese, Rimini, Luisè, 1989, p. 20. Cfr. anche Balestracci, *Terre ignote*, cit., pp. 64-71. Anche altri pellegrini raccontano di aver adottato forme di travestimento per tentare di passare inosservati: cfr., per esempio, Michele da Figline, *Da Figline a Gerusalemme*, cit., pp. 68 e 71.

[41] Bartolini e Cardini, *Nel nome di Dio*, cit., p. 152: «L'altra mattina innanzi dì ci mettemo a cammino e [...] noi sentimo su per certi poggi fare sì grandissime grida che parea che romoreggiasse il mondo, e correndo giù per le piagge verso noi: costoro erano gente quasi ignuda e sanza armadura salvo alquanti ch'aveano alcuno lanciotto più tristi che dardi, e quello legname ch'era nel ferro era quasi come canne e erano magri, neri e spunti che pareano la morte. Disse il nostro turcimanno e cammellieri: "Non abbiate paura e' sono arabi che vengono perché voi diate loro del biscotto", e così fu, che, dato che noi avemo a ciascuno un pezzo di biscotto, si partirono sanza fare alcuna novità».

[42] *Pellegrini scrittori*, cit., p. 129.

[43] *Ibidem*, pp. 139 e 141.

[44] Borst, *Forme di vita*, cit., pp. 15-16.

[45] Roberto da Sanseverino, *Viaggio in Terra Santa*, cit., pp. 125-126.

[46] *Relazione di un viaggio*, cit., pp. 254-255.

[47] È Adorno a narrarci questo spettacolo (cfr. *Itinéraire*, cit., pp. 101-119): egli sembra alludere al fatto che spettacoli del genere si svolgano in tutte le città dell'Islam, benché il suo racconto si riferisca a Tunisi. Compie anche un singolare accostamento con lo spettacolo di massa che si svolge invece nelle piazze dell'Occidente cristiano, quello delle prediche, che raccoglieva un pubblico spesso straordinario, in accordo con la fama maggiore o minore del predicatore. Su alcuni di questi aspetti si può vedere il volume *L'étrange et le merveilleux dans l'Islam médiéval* (Actes du colloque tenu au Collège de France à Paris en mars 1974), Paris, Editions J.A., 1978.

[48] Bartolini e Cardini, *Nel nome di Dio*, cit., p. 145.

[49] *Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., pp. 122-125.

[50] Lo racconta Giorgio Gucci nel 1384: *Pellegrini scrittori*, cit., p. 276.

[51] La testimonianza è di Adorno (*Itinéraire*, cit., pp. 228-231); secondo lui, nel 1470, i monaci erano 44, greci, di rito greco, dell'ordine di Basilio Il Grande. Il numero di questi religiosi sembra decrescere vistosamente nel tempo e la durezza dell'esistenza lo rende plausibile. Secondo Frescobaldi nel 1384 c'erano al monastero

200 persone, nel 1395 Nicolao de Martini ne conta 240; ma nel 1480 Felix Fabri ne trova solo 30. *Ibidem*, pp. 227-228, nota 4.

[52] *Delle navigazioni di messer Alvise da Ca' da Mosto*, in Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, cit., vol. I, pp. 473-535, in particolare pp. 486-495.

[53] Fra le altre caratteristiche osservate con curiosità e riferite come stranezze, vi è l'uso di coprirsi interamente il capo con un telo, un lembo del quale serve a nascondere anche la bocca e una parte del naso. L'abitudine di portare i capelli arricciati sulle spalle è messa in relazione con la simile usanza dei tedeschi, se non fosse che nel caso degli africani i capelli sono interamente neri e unti di olio di pesce emanante un odore sgradevolissimo (*ibidem*, p. 488).

[54] Nada Patrone, *Realtà e percezione*, cit., pp. 442-446: altra bevanda diffusa nella Moscovia era l'idromele, ottenuto dal miele «fermentato in soluzione acquosa, quindi cotto».

[55] *Itinerario di Lodovico Varthema*, in Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, cit., vol. I, pp. 826-827.

[56] *Sinica Franciscana*, ed. by P.A. Van den Wyngaert, Ad Claras Aquas, 1926, t. I, pp. 340-345.

[57] Le descrizioni appartengono ai testi già citati di Giovanni da Montecorvino e Ludovico Vartema. Giovanni da Empoli, che viaggiò ai primi del Cinquecento, concorda sul fatto che gli indiani siano «netti e puliti» ma sostiene che non mangiano carne, né pesce, né uova, solo riso ed «erba» (*Viaggio nell'India di Giovanni da Empoli*, in Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, cit., vol. I, pp. 739-892, alla p. 752).

[58] L'autore del racconto è un ebreo, Rabbi Petachia di Ratisbona, nell'ultimo trentennio del XII secolo. Cfr. *Jewish Travellers*, cit., pp. 65-66. Il consumo del sale e il suo uso in cucina anche per la conservazione dei cibi era nelle civiltà occidentali larghissimo. Sugli usi alimentari cfr. A.M. Nada Patrone, *Il cibo del ricco ed il cibo del povero*, Torino, Centro Studi Piemontesi, 1981; *Manger et boire au Moyen-Âge* (Actes du Colloque de Nice, 15-17 octobre 1982), Paris, Les Belles Lettres, 1984; e il volume *Alimentazione e nutrizione, secc. XIII-XVIII* (XXVIII Settimana di Studi dell'Istituto Internazionale di Storia Economica «F. Datini», Prato, 22-27 aprile 1996), Firenze, Le Monnier, 1997; *Le parole della frutta. Storia, saperi, immagini tra medioevo ed età contemporanea* (Centro Studi per la Storia dell'alimentazione e della cultura materiale «Anna Maria Nada Patrone», Torino, 21-22 novembre 2011), Torino, Zamorani, 2012. Inoltre, I. Naso, *La cultura*

del cibo. Alimentazione, dietetica, cucina nel basso medioevo, Torino, Paravia, 1999 e M. Montanari, *Gusti del Medioevo. I prodotti, la cucina, la tavola*, Roma-Bari, Laterza, 2012.

[59] Lo scrive nel 1475 Ambrogio Contarini durante il viaggio in Georgia. Cfr. Nada Patrone, *Realtà e percezione*, cit., pp. 440-441.

[60] Gabrieli, *Viaggi e viaggiatori arabi*, cit., pp. 43-49.

[61] *Ibidem*, pp. 73-79 e in particolare p. 79, dove descrive il fatto.

[62] Marco Polo, *Il Milione*, cit., cap. CLXXVIII.

[63] *Viaggio di Iosafat Barbaro*, in Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, cit., vol. III, pp. 515-516.

[64] Guglielmo di Rubruck, *Viaggio nell'impero dei Mongoli*, cit., p. 88.

[65] *Ibidem*, pp. 88-104.

[66] *Ibidem*, pp. 105, 106, 111-112.

[67] Sulle usanze dei tartari si diffonde Marco Polo (*Il Milione*, in particolare nei capitoli LII-LVIII).

[68] *Viaggio di Ambrogio Contarini*, in Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, cit., vol. III, pp. 577-634, alla p. 615.

[69] *Viaggio e naufragio di Piero Quirino*, in Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, cit., vol. IV, p. 66.

[70] *Ibidem*, pp. 67-71. Su questo testo cfr. De Anna, *Il viaggio settentrionale*, cit.

[71] Enea Silvio Piccolomini, *I Commentari*, cit., libro V, c. XI (vol. II, pp. 135-136).

[72] *Viaggio di Iosafat Barbaro*, in Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, cit., vol. III, pp. 481-634, alla p. 515.

Fonti edite

Adler E.N., *Jewish Travellers in the Middle Ages*, New York, Dover Publications, 1987.

Adorno Anselmo, *Itinéraire d'Anselme Adorno en Terre Sainte (1470-71)*, a cura di J. Heers e G. de Groer, Paris, Cnrs, 1978.

Amari M., *Biblioteca arabo-sicula*, Torino-Roma, Loescher, 1880-81 (ristampa anastatica, Bologna, Forni, 1981).

Anonimo Russo, *Da Mosca a Firenze nel Quattrocento*, a cura di A. Giambelluca Kossova, Palermo, Sellerio, 1996.

Antonio da Crema, *Itinerario al Santo Sepolcro* (1486), a cura di G. Nori, Pisa, Pacini, 1996.

Arioli A., *Le Isole Mirabili. Periplo arabo medievale*, Torino, Einaudi, 1989.

Balducci Pegolotti Francesco, *La pratica della mercatura*, ed. by A. Evans, Cambridge, Mass., Medieval Academy of America, 1936.

Barbaro Giosafat, *Viaggio di Iosafa Barbaro alla Tana e nella Persia*, in G.B. Ramusio, *Navigazioni e viaggi* (cfr.), vol. III, pp. 481-574.

Benjamin da Tudela, *Libro di viaggi*, a cura di L. Minervini, Palermo, Sellerio, 1989.

Biondo Flavio, *Roma restaurata et Italia illustrata*, in Venetia, MDXLII.

Borde Andrew, *Gli Itinerari d'Europa (The Introduction of Knowledge)*, a cura e trad. di M. Palermo Concolato, Napoli, Liguori, 1992.

Brasca Santo, *Viaggio in Terrasanta (1480). Con l'itinerario di Gabriele Capodilista*, a cura di A.L. Momigliano Lepschy, Milano, Longanesi, 1966.

Chaucer Geoffrey, *I racconti di Canterbury*, a cura di E. Barisone, Torino, Utet, 1981.

Colombo Cristoforo, *I diari di bordo*, a cura di M.L. Fagioli, Pordenone, Edizioni Studio Tesi, 1992.

Compostella. Guida del pellegrino di San Giacomo. Storia di Carlo Magno e di Orlando, introduzione di R. Oursel e F. Cardini, Milano, Ed. Paoline, 1989.

Damonte M., *Da Firenze a Santiago di Compostella: itinerario di un anonimo pellegrino nell'anno 1477*, in «Studi Medievali», XIII, 1972, pp. 1043-1071.

Dei Benedetto, *La Cronica dall'anno 1400 all'anno 1500*, a cura di R. Barducci, Firenze, Papafava, 1985.

Delle navigazioni di messer Alvise Ca' da Mosto, in G.B. Ramusio, *Navigazioni e viaggi* (cfr.), vol. I, pp. 473-535.

Due viaggi in Tartaria per alcuni frati mandati da papa Innocenzio IIII, in G.B. Ramusio, *Navigazioni e*

viaggi (cfr.), vol. IV, pp. 205-264.

Frescobaldi Lionardo, *Viaggio in Terrasanta*, a cura di G. Bartolini, in G. Bartolini e F. Cardini, *Nel nome di Dio facemmo vela. Viaggio in Oriente di un pellegrino medievale*, Roma-Bari, Laterza, 1991, pp. 97-196. Un'altra edizione è in *Pellegrini scrittori* (cfr.), pp. 167-215.

Gabrieli F., *Viaggi e viaggiatori arabi*, Firenze, Sansoni, 1975.

Garfagnini G.C., *Cosmologie medievali*, Torino, Loescher, 1986.

Giovanni di Pian di Carpine, *Storia dei Mongoli*, a cura di P. Daffinà, C. Leonardi, E. Menestò, C. Lungarotti e L. Petech, Spoleto, Cisam, 1989.

González de Clavijo Ruy, *Viaggio a Samarcanda, 1403-1406. Un ambasciatore spagnolo alla corte di Tamerlano*, a cura di P. Boccardi Storoni, Roma, Viella, 1999.

Gucci Giorgio, *Viaggio ai Luoghi Santi*, in *Pellegrini scrittori* (cfr.), pp. 257-312.

Guglielmo di Rubruck, *Viaggio nell'impero dei Mongoli 1253-1255*, a cura di C. e R. Kappler, Roma, Lucarini, 1987. Una più recente edizione, a cura di L. Dalledonne, Genova, Marietti, 2002.

Ibn Battuta, *I viaggi*, a cura di C.M. Tresso, Torino, Einaudi, 2008 e 2012.

Ibn Gubayr, *Viaggio in Ispagna, Sicilia, Siria e Palestina, Mesopotamia, Arabia, Egitto*, a cura di C.

Schiaparelli, Palermo, Sellerio, 1995.

Kempe Margery, *The book of Margery Kempe (1436)*, ed. by W. Butler-Bowdon, with an Introduction by R.W. Chambers, London, Jonathan Cape, 1936 (anche nella traduzione francese: *Le livre de Margery Kempe*, a cura di L. Magdinier, con prefazione di A. Vauchez, Paris, Le Cerf, 1989).

Landucci Luca, *Diario fiorentino dal 1450 al 1516*, a cura di I. Del Badia, Firenze, Sansoni, 1883 (rist. anast. Firenze, Sansoni, 1985).

Lettera (La) del Prete Gianni, a cura di G. Zaganelli, Parma, Pratiche, 1990.

Machiavelli Niccolò, *Arte della guerra e scritti politici minori*, a cura di S. Bertelli, Milano, Feltrinelli, 1961.

Mandeville Jean, *Viaggi ovvero trattato delle cose più meravigliose e più notabili che si trovano al mondo*, a cura di E. Barisone, Milano, Il Saggiatore, 1982. V. anche l'edizione critica a cura di C. Deluz, *Le Livre des merveilles du monde*, Paris, Cnrs, 2000.

Mariano di Nanni da Siena, *Viaggio in Terrasanta (1431)*, a cura di P. Pirillo, Pisa, Pacini, 1991.

Mercante (Un) di Milano in Europa. Diario di viaggio del primo Cinquecento, a cura di L. Monga, Milano, Jaca Book, 1985.

Mercanti scrittori. Ricordi nella Firenze tra Medioevo e Rinascimento, a cura di V. Branca, Milano, Rusconi, 1986.

Messore don Domenico, *Viagio al Sancto Sepolcro facto per lo illustro misere Milliaduxe estense*, a cura di B. Saletti, Roma, Istituto Storico italiano per il Medio Evo, 2009.

Mešullam da Volterra, *Viaggio in terra d'Israele*, a cura di A. Veronese, Rimini, Luisè, 1989.

Michele da Figline, *Da Figline a Gerusalemme. Viaggio del prete Michele in Egitto e in Terrasanta. 1489-1490*, a cura di M. Montesano, Roma, Viella, 2010.

Navigatio Sancti Brendani. La navigazione di San Brandano, a cura di M.A. Grignani, Milano, Bompiani, 1975.

Niccolò da Poggibonsi, *Libro d'Oltramare*, in *Pellegrini scrittori* (cfr.), pp. 31-158.

Odorico da Pordenone, *Viaggio del Beato Odorico da Pordenone*, a cura di G. Pullè, Milano, Alpes, 1931.

Pellegrini scrittori. Viaggiatori toscani del Trecento in Terrasanta, a cura di A. Lanza e M. Troncarelli, Firenze, Ponte alle Grazie, 1990.

Petrarca Francesco, *Itinerario in Terra Santa*, a cura di F. Lo Monaco, Bergamo, Lubrina, 1990.

Piccolomini Enea Silvio, *I Commentari*, a cura di G. Bernetti, 5 voll., Siena, Cantagalli, 1972-74.

Pitti Bonaccorso, *Ricordi*, in *Mercanti scrittori* (cfr.), pp. 343-503.

Polo Marco, *Il Milione*, a cura di D. Ponchiroli, Torino, Einaudi, 1968.

Querini Pietro, *Viaggio e naufragio di Piero Quirino, gentiluomo viniziano*, in G.B. Ramusio, *Navigazioni e viaggi* (cfr.), vol. IV, pp. 47-77 e *Naufragio del sopradetto messer Piero Quirino, descritto per Cristoforo Fioravante e Nicolò di Michiel, che vi si trovarono presenti*, *Ibidem*, pp. 79-98.

Ramusio G.B., *Navigazioni e viaggi*, ristampa a cura di M. Milanesi, 6 voll., Torino, Einaudi, 1978-1988.

Relazione di un viaggio al Soldano d'Egitto e in Terra Santa, a cura di G. Corti, in «Archivio Storico Italiano», CXVI, 1958, pp. 247-266.

Ricoldo da Montecroce, *I Saraceni*, a cura di G. Rizzardi, Firenze, Nardini, 1992.

Ricoldo da Montecroce, *Il Libro della peregrinazione nelle parti d'Oriente*, a cura di U. Monneret de Villard, Roma, Poliglotta Vaticana, 1948.

Rinuccini Alessandro di Filippo, *Sanctissimo Peregrinaggio del Sancto Sepolcro, 1474*, a cura di A. Calamai, Pisa, Pacini, 1993.

Roberto da Sanseverino, *Viaggio in Terrasanta*, a cura di G. Maruffi, Bologna, 1888 (ristampa anastatica a cura della Commissione per i testi di lingua, 1969). V. anche l'edizione più recente: *Felice et divoto ad Terrasancta viagio facto per Roberto de Sancto Severino (1458-1459)*, a cura di M. Cavaglià e A. Rossebastiano, Alessandria, Edizioni dell'Orso, 1999.

Sacchetti Franco, *Le lettere*, in Id., *Opere*, a cura di A. Chiari, Bari, Laterza, 1938.

Sercambi Giovanni, *Novelle*, a cura di G. Sinicropi, Bari, Laterza, 1972.

Sigoli Simone, *Viaggio al Monte Sinai*, in *Pellegrini scrittori* (cfr.), pp. 217-255.

Stopani R., *Le vie di pellegrinaggio del Medioevo. Gli itinerari per Roma, Gerusalemme, Compostella*. Con una antologia di fonti, Firenze, Le Lettere, 1991.

Storici arabi delle crociate, a cura di F. Gabrieli, Torino, Einaudi, 1963.

Tornabuoni Lucrezia, *Lettere*, a cura di P. Salvadori, Firenze, Olschki, 1993.

Vartema Ludovico de, *Itinerario di Lodovico Barthema*, in G.B. Ramusio, *Navigazioni e viaggi* (cfr.), I, pp. 755-892.

Viaggi di Caterino Zeno in Persia e di Nicolò e Antonio Zeno sotto il polo artico, in G.B. Ramusio, *Navigazioni e viaggi* (cfr.), vol. IV, pp. 140-201.

Viaggio del marchese Nicolò d'Este al Santo Sepolcro (1413), a cura di C. Brandoli, Firenze, Olschki, 2011.

Viaggio di Nicolò di Conti, in G.B. Ramusio, *Navigazioni e viaggi* (cfr.), vol. II, pp. 781-830.

Indice dei nomi

I numeri di pagina senza link si riferiscono alle pagine contenenti le note nella versione a stampa.

Abelardo Pietro, 76
Abu Hamid al-Gharnati, viaggiatore, 248
Abulafia, D., 302
Adamnano, abate di Jona, 263
Adamo di Brema, canonico e maestro, 149, 290
Adamo di Usk, funzionario papale, 301
Adelaide, regina, moglie di Ugo Capeto, re di Francia, 6
Adelardo, abate, 71
Adelson, H.L., 280
Adler, E.N., 272
Adorno, famiglia, 109, 111, 114, 115, 121, 122, 211, 215, 243
Adorno, Anselmo, 21, 87, 89, 98, 114, 193, 196, 206, 211, 220, 279, 286, 288, 296-299, 301
Adorno, Jean, figlio di Anselmo, 21, 98, 112, 113, 152, 156, 215, 235, 304, 305
Adorno, Opicino, avo di Anselmo Adorno, 211
Adriano, viaggiatore, 33
Agostino, santo, 33, 166
Agrippa, Marco, 292
Agroppi, A., 269
Ahmad ibn Fadlān, 248
Airaldi, G., 271, 278
Ait, I., 266
Alberto IV, duca d'Austria, 71
Alessandro Magno, 147, 160, 165, 191, 289, 293

Alfonso V d'Aragona, re di Napoli con il titolo di Alfonso I, 213, 301
Alfonso d'Aragona, duca di Calabria, 62, 213, 302
Alfredo, re di Northumbria, 263
Almeida, A.F., 291
Alpert di Metz, 270
Alphandery, P., 266
Altabona, 66
Alvise da Ca' da Mosto, 158, 244
Amari, M., 292, 302
Amedeo VII, duca di Savoia, 107
Amin, M., 274
Amir al-Mu'minin al-Abbasi, califfo, 198
Andalò di Savignone, mercante, 54
Anderson, E.N., 275
André de Longjumeau, frate domenicano, 62, 158, 273
Angiolini, F., 269
Ansaldo de Oliverio, mercante, 54
Antonio di Bartolomeo del Vantaggio, maestro dei corrieri, 56
Apollonio, 152
Arculfo, vescovo, 263
Ariew, R., 289
Armstrong, K., 298
Arioli, A., 289, 293, 294
Aristotele, 165
Armellina, 66
Arnold, T.W., 274
Arpo, Pietro Paolo, medico, 66
Ascelin, Nicolas, 158
Ascelino da Cremona, frate domenicano, 63
Ascheri, M., 303
Ashtor, E., 266, 271, 272, 274, 275, 280, 284, 290
Asor Rosa, A., 269
Atto, vescovo, 275
Auletta, G., 275
Aulo Gellio, 152

Avogario (de) Galeotto, 66
Bacone, Ruggero, frate francescano, 231
Balard, M., 267, 270
Baldovino IV, 290
Balestracci, D., 193, 292, 303, 304
Balletto, L., 265, 267, 270, 278, 280, 283
Baltrusaitis, J., 267, 291, 293, 303
Barbaro, Giosafat, ambasciatore, 60, 249, 258, 273
Bardi, famiglia, 296
Barducci, R., 291
Barisone, E., 265
Bartolini, G., 263, 274, 278, 280, 282-286, 296, 297, 299, 305
Bartolomeo da Cremona, frate francescano, 253
Battle, C., 268
Bautier, R.H., 266, 271
Beatrice d'Aragona, 60, 61
Bechmann, R., 265
Beck, H.G., 278
Beda il Venerabile, 24, 263, 289
Benedetto XII, papa, 54
Benjamin da Tudela, viaggiatore, 106, 107, 184, 190, 191, 197, 202, 210, 212, 214, 216, 283, 295-298, 301, 302
Benvenuti Papi, A., 263
Bergier, J.F., 270
Bernardino da Siena, predicatore, 68, 275
Bernardo da Cagliari, marinaio, 53
Bernetti, G., 294
Bertelli, S., 295
Bertini, F., 276
Bertrandon de la Broquière, 72, 101, 210, 300
Bigalli, D., 267, 273, 289, 290, 303
Bloch, M., 265
Bocchi, F., 268, 277, 300
Boldensele, Wilhelm von, frate domenicano, 25
Bonatti, Guido, astronomo, 265
Boninsegni, Domenico, cronista, 73, 276

Bono, S., 280
Bontura, moglie di un oste, 129
Borde, Andrew, monaco, 95, 100, 101, 181, 184, 206, 215, 281-283, 295, 298, 299, 301-303
Borst, A., 104, 262, 283, 294, 305
Bosso, Carlo, 80
Branca, V., 261
Brandano, monaco e santo, 19, 252
Brandoli, C., 283
Branthomme, H., 263
Brasca, Santo, pellegrino, 118, 304
Braudel, F., 17, 262, 265
Braunstein, Ph., 281
Brilli, A., 263, 267, 270
Broc, N., 290, 291
Busi, G. 272
Bussagli, M., 267, 291
Butler-Bowdon, W., 276
Ca' da Mosto, *vedi* Alvise da Ca' da Mosto
Caduff, C., 288
Cagnin, G., 274, 275, 285
Cahen, Ch., 265
Calamai, A., 269, 275, 282
Campbell, M.B., 276
Campbell, T., 291
Camporesi, P., 294, 295
Capella, Marziano, 165
Capitan Buzurg, 294
Capitani, O., 288
Capodilista, Gabriele, pellegrino, 118
Capponi, famiglia, 296
Caraci, G., 262, 265, 267, 273, 291
Cardini, F., 263, 264, 266, 267, 272-276, 278, 280, 282-286, 289, 290, 296-299, 303-305
Carlo di Corrado, corriere, 57
Carlo I d'Angiò, 301
Carlo Magno, imperatore, 59, 92, 272
Carlo VI, re di Francia, 16, 69

Carlo VIII, re di Francia, 210
Casarino, G., 268
Casella, N., 290
Cassandro, M., 268, 271
Castelli, P., 284
Castelnuovo, E., 277, 285
Cate, J.L., 275
Cattaneo, A., 291
Caucci von Saucken, P., 274
Cavaglià, M., 277
Cavicciuoli, Iacopo, marito di Gemma Tedaldini, 22
Cavicciuoli, Rinieri, 22
Ceard, J., 264
Cessi, R., 279
Chabod, F., 288
Chagan, nobile, 59
Chambers, R.W., 276
Chaucer, Geoffrey, 30, 265
Chaunu, P., 267, 278, 279, 290
Chelini, J., 263
Cherubini, G., 263, 269, 282, 286, 288, 296, 300
Chiappa Mauri, M.L., 272, 279
Chiesa, P., 273
Cicchetti, A., 269
Cione, cugino di Bonaccorso Pitti, 130
Cohen, E., 281, 285
Collodo, S., 279, 280
Colombano, santo, 32, 62, 265
Colombo, Cristoforo, 154, 225, 291, 303
Commynes, Philippe de, 210, 279
Contarini, Ambrogio, ambasciatore, 254, 306
Cornudella, R., 277
Corsi, D., 269, 276
Corsi, G., 289
Corsini, Matteo, 50
Corti, G., 282
Cortonesi, A., 266
Cosma Indicopleuste, mercante, 33, 151

Costantino, imperatore, 33
Cotton, Robert, 292
Cox, E.G., 263
Crouzet Pavan, É., 278
Curto, D., 291
Daffinà, P., 273
Dainelli, G., 272
Dalla Santa, G., 277
Damonte, M., 282, 285, 295, 300
Daniel, N., 272, 273, 276, 288, 290
Dante Alighieri, 264
Datini, Francesco di Marco, 50, 138, 270, 288
Davidsohn, L.K., 263
Davies, H., 282
Davies, M.H., 282
Daviso di Charvensod, M.C., 279
Day, J., 280
De Anna, L., 287, 289, 290, 294, 303, 306
Defremery, C., 274
Dei, Benedetto, 158, 291
De La Roncière, Ch.M., 267, 291, 299
Delaruelle, E., 263
Delcorno, C., 275
Della Tavola, Nicola, 66
Del Treppo, M., 271, 278
Delort, R., 270
Deluz, C., 264
Demetrio da Tiflis, frate Minore, 64
Demurger, A., 266, 267
De Seta, C., 302
Deveau, J.M., 269
D'Haenens, A., 303
Di Nero, L., 278
Di Palma, M.T., 291
Diaz, Bartolomeo, 157, 291
Dini, B., 268, 270, 279
Dinzelbacher, P., 289
Diodoro Siculo, 165

Doehaerd, R., 265, 266, 279
Domenge, J., 277
Duby, G., 266
Ducellier, A., 296
Duhem, P., 289
Dunn, R.E., 274, 296
Dunn-Wood, M., 263
Dupaquier, J., 262
Dupont, E., 279
Dupront, A., 263, 266
Durazzo, P., 289
Edrisi, *vedi* Idrisi
Eginardo, 272
Emma, regina, moglie del re Roberto di Francia, 61
Enrico III, re d'Inghilterra, 141, 160
Enrico il Leone, duca di Sassonia, 71
Enrico IV, imperatore, 125, 212
Enrico VII, imperatore, 104
Ernesto, duca d'Austria, 71
Esposito, M., 276
Este d', famiglia:
  Alberto, 129
  Beatrice, duchessa di Milano, 128
  Borso, 57
  Ercole I, 43, 60
  Isabella, marchesa di Mantova, 128
  Nicolò III, 57, 71, 117, 283
Evans, A., 267
Fabri, Felix, 305
Fagioli, M.L., 303
Fanfani, T., 278
Favier, J., 271
Federico d'Aragona, figlio del re di Napoli Ferrante, 62
Federico I di Svevia, imperatore, 59
Federico II di Svevia, imperatore, 301
Federico, duca d'Austria, futuro imperatore
  Federico III, 71

Felice, frate, 72
Fidenzio, frate, 21, 262
Filesi, T., 291
Filippo del fu Iacopo, magister lignaminis, 70
Filippo il Buono, duca di Borgogna, 21, 72, 74, 187
Filippo il Buono, re di Francia, 101
Filippo l'Ardito, duca di Borgogna, 22
Fioravanti, Cristoforo, viaggiatore, 271, 287
Firpo, M., 277
Flavio Giuseppe, 263
Flori, J., 266
Fodale, S., 288
Foulche Delbosc, R., 263
Fourquin, G., 266, 270
Frale, B., 267
Franceschi, F., 268, 279, 300
Francesco Cento Ossa, «capitano di gente d'arme», 229
Francesco, santo, 63
Frangioni, L., 270-272, 276
Frescobaldi Lionardo di Niccolò, pellegrino, 65, 72, 80, 107, 111, 112, 121, 130, 192-194, 238, 242, 274, 278, 287, 296, 299, 305
Friedman, J.B., 293
Fries, M., 276
Frugoni, A., 276
Frugoni, C., 293
Fumagalli, V., 265
Gabrieli, F., 299, 302, 306
Gai, L., 282, 304
Galasso, G., 292
Galoppini, L., 279
García de Cortázar, J.A., 282
Garfagnini, G.C., 289
Garms, E., 301
Garms, J., 301
Gelope, Pere, 74
Gengis Khan (Temugin), 37

Gensini, S., 270, 300
Gerardo di Strasburgo, ambasciatore, 59
Geremek, B., 261, 268, 269, 270, 303, 304
Gerolamo, 263
Gervasio di Tilbury, 300
Ghisolfi, Buscariello, ambasciatore, 59
Giacomo III, re di Scozia, 156
Giacomo, frate, 293
Giacomo, pescatore, 66
Giambelluca Kossova, A., 301
Ginatempo, M., 300
Gioffrè, D., 270
Giovanna, moglie di Roberto da Sanseverino, 79, 80
Giovanna II, regina di Napoli, 107
Giovanni da Empoli, viaggiatore, 230, 304, 306
Giovanni da Montecorvino, arcivescovo di Pechino, 54, 199, 246, 306
Giovanni da Pian del Carpine, frate francescano, 63, 153, 158, 167, 221, 273, 293, 303
Giovanni de Verich, 70
Giovanni di Gorze, monaco, 59
Giovanni Martino da Parma, medico, 80
Giovanni Matteo, cortigiano del duca di Milano, 80
Giovanni Senza Paura, duca di Borgogna, 293
Giuliano, frate domenicano, 62, 273
Giustino, imperatore, 33
Gonzaga, famiglia, 97
Gonzaga, Elisabetta, 128
Gonzaga, Francesco, 71
Gorski, K., 266
Grabois, A., 263, 274
Graf, A., 301
Greci, R., 266, 278, 280, 281
Gregorio XI, papa, 137
Grignani, M.A., 262
Groer, G. De, 262
Grohmann, A., 268, 271
Grotefend, C.L., 264

Gucci, Giorgio, pellegrino, 72, 115, 119, 133, 197, 201, 222, 236, 284, 297-299, 305
Guerin Dalle Mese, J., 264
Guglielminetti, M., 264
Guglielmo I, re di Sicilia, 216, 301
Guglielmo di Malmesbury, cronista, 141, 288
Guglielmo di Rubruck, frate francescano, 18, 63, 153, 158, 167, 169, 222, 223, 250-253, 262, 273, 290, 294, 303, 306
Guglielmo di Tiro, viaggiatore, 290, 298
Guidobaldo di Montefeltro, duca di Urbino, 228
Guidoni, E., 268
Guillemin Le Clerc, calzaiuolo, 16
Gurevič, A.Ja., 264, 289
Guy de Carcassonne, 158
Guyuk, Gran Khan, 63
Halbwachs, M., 276
Harley, J.B., 291
Harun al-Rashid, califfo di Baghdad, 58
Harvey, P.D.A., 291, 292
Hay, D., 288
Heers, J., 262, 269, 270, 278
Heribrand di Chartres, chierico, 21
Higounet, Ch., 265
Howard, D.R., 262, 264
Hussan Hassan, re di Persia, 60
Hyde, J., 280
Iacopo da Padova, frate Minore, 64
Iacopo da Sanseverino, *vedi* Salimbeni Iacopo
Iacopo de Oliverio, mercante, 54
Iacopo di Giovanni Franceschi, viaggiatore, 138
Iacopo, santo, 275
Ibn Battuta Abu ‘Abd Allah Muhammad, viaggiatore, 18, 67, 167, 194, 195, 200, 203, 262, 297, 298
Ibn Giubayr, 67, 88, 201, 216, 302
Ibn Juzayy, 67
Idrisi, 153, 160, 210, 216, 292

Imbert, J., 296
Insolera, I., 301
Ippocrate di Cos, 20, 21
Isabella, figlia di Alfonso d'Aragona, 302
Isabella d'Aviz, 74
Isacco, ambasciatore di Carlo Magno, 59
Isidoro di Alessandria, 152
Isidoro di Siviglia, 149, 151, 166, 222
Jacques de Vitry, 25
Jean de Bourgogne, 25
Jean de Carcassonne, 158
Jean le Long, 168
Jeannin, P., 271
Jonas, monaco di Bobbio, 265
Joranson, E., 275
Kedar, B.Z., 268, 271, 278, 280
Kempe Margery, pellegrina, 72, 276
Kimble, G.H.T., 290
Klapisch-Zuber, Ch., 273, 276
Labande, E.R., 275
Ladner, G.B., 262
Lanciotti, L., 278
Lane, F.C., 103, 270, 278, 279, 283
Langlois, C.V., 289
Lapidus, I.M., 296
Latini, Brunetto, 153, 290
Le Goff, J., 163, 271, 277, 289, 292, 300-302
Le Jan, R., 273
Le Long, Jean, 168
Leighton, A.C., 278, 281
Leonardi, C., 273, 289
Lewis, B., 290, 294, 298
Liagre De Sturler, L., 279
Liutprando, vescovo di Cremona, 59
Livi, G., 283
Lo Monaco, F., 264
Longhena, M., 292
Lopez, R.S., 39, 90, 266, 267, 270, 272, 280, 282

Lorenzo di Portogallo, viaggiatore, 273
Loreti, Lorenzo, ambasciatore, 60
Louis, conte di Valois, 25
Luchino dal Campo, 283, 284
Ludwig, K.H., 269
Luigi III d'Angiò, 107
Luigi IX, re di Francia, 63, 88, 262
Luigi d'Orléans, 74
Lungarotti, C., 273
Luttrel, A.T., 277
Luzzana Caraci, I., 292
Luzzatto, G., 265, 268, 278, 279
Maalouf, A., 304
McCall, A., 288
Macek, J., 295
Machiavelli, Niccolò, 185, 295
Magdinier, L., 276
Mairano, Romano, mercante, 52
Malfante, Antonio, viaggiatore, 158, 203
Manca, C., 279
Mandeville, Jean de, 25, 168, 264
Manes, E., 273
Manikowska, H., 281
Manoussacas, M., 278
Mansel, P., 298
al-Mansur, califfo, 58
Maometto, 198
Marco, barbiere, 118
Margherita di Savoia, 107, 110
Margherita, schiava, 47
Margolin, J.C., 264
Mariano da Siena, 70, 72, 111, 118, 131, 133, 137, 275, 276, 284, 286, 288, 298, 299
Marignolli, Giovanni, frate e arcivescovo di Pechino, 54
Mariotti Masi, M.L., 285
Maruffi, G., 277
Mas'ùdi, geografo, 173

Matteo da Parigi, 273
Mattia Corvino, re di Ungheria, 60, 61
Mauro, frate, 160
Mazzi, M.S., 269, 272, 273, 275, 284-286, 288, 304
Medici, famiglia, 60
Medici, Lorenzo di Piero de', 44
Medici, Piero de', 44
Melis, F., 83, 270, 271, 272, 276, 278-280, 282, 283
Menandro, scrittore, 33
Menestò, E., 273
Merlo, G.G., 267
Merrien, J., 286
Messore, Domenico, 304
Mešullam da Volterra, 237, 304
Mézières, Philippe de, cancelliere di Cipro, 291
Michelangelo Buonarroti, 301
Michele da Figline, 234, 304
Miglio, M., 301
Milanesi, C., 272
Milanesi, M., 151, 271, 273, 289-292
Mitchell, R.J., 277
Mollat, M., 276, 278, 290, 303
Momigliano, A.L., 304
Monaco, L., 261
Monga, L., 281
Montanari, M., 306
Monteil, V., 274
Montesano, M., 304
Mordenti, R., 269
Morosini, Uberto, 117
Moulin, L., 76, 263, 275, 277
Muffel, Nikolaus, 301
Munzer, Thomas, viaggiatore, 217
Musca, G., 263, 272, 289
Muzio da Zamora, frate domenicano, 64
Muzzi, O., 282
Nada Patrone, A.M., 277, 286, 303, 305
Naddino da Prato, medico, 138

Nasi, Pietro, ambasciatore, 60
Naso, I., 283, 284, 306
Neri di ser Lodovico, 138
Newton, A.D., 277
Niccolò da Poggibonsi, frate, 70, 96, 113, 121, 129, 135, 140, 141, 192, 238, 239, 287, 288, 297, 298
Niccolò IV, papa, 64
Nice Boyer, M., 104, 262, 278, 283
Nicolao de Martini, 305
Nicolò de' Conti, 171, 292
Nicolò di Michiel, viaggiatore, 271, 287
Nikulas di Munkathvera, abate, 95
Nori, G., 276, 283, 284
Obolensky, D., 266
Odorico da Pordenone, frate francescano, 7, 25, 64, 153, 167-169, 261, 273, 293
Ogodai, Gran Khan, 63
Ohler, N., 104, 262, 273, 281, 283
Oldoni, M., 275
Olschki, L., 264, 293, 298
Opll, F., 281
Origo, I., 269, 270, 287
Orosio, 151-153
Ortalli, G., 288
Ostiano Basso, corriere, 57
Ostrogorsky, G., 266
Ottone di Frisinga, 153
Ottone I di Sassonia, imperatore, 59
Ottone II di Sassonia, imperatore, 61
Ottone III di Sassonia, imperatore, 61
Oursel, R., 263, 280, 282, 303
Palermo, L., 266
Palermo Concolato, M., 281, 283
Palmieri, Matteo, 73, 276
Paolucci, G., 272, 275, 277
Papagno, G., 276
Paris, Matthew, monaco, 100, 160
Parks, G.B., 277, 282, 285

Parry, J.H., 290
Pastore Stocchi, M., 275
Pavan Crouzet, É., 301
Pearsall, D., 294
Pegolotti, Francesco di Balduccio, 38, 267
Pelletier, M., 291
Pennini, Ricoldo, *vedi* Ricoldo da Montecroce
Penrose, B., 291
Percivaldi, E., 262
Perocco, D., 293
Pertusi, A., 278, 298
Petech, L., 273
Petrarca, Francesco, 24, 26, 264
Petrucci, A., 271
Petrucci, Andreozzo, 211
Petti Balbi, G., 267, 270, 277, 301
Peyer, H.C., 284, 286
Phillips, E.D., 267
Phillips, J.R.S., 262, 265, 282, 290, 291, 303
Picaud, Aimery, 101, 227
Piccinni, G., 276
Piccolomini, Enea Silvio, papa Pio II, 108, 153, 154, 181, 185, 211, 257, 294, 306
Piero di Giovanni, soldato, 69
Piero, tessitore, 44, 45
Pierre d'Ailly, cancelliere dell'Università di Parigi, 154
Pietro da Siena, frate Minore, 64
Pietro di Lucalongo, mercante, 54
Pietro di Niccolò, pievano, 132
Pietro, arcivescovo russo, 240
Pinto, G., 272, 275, 277, 280, 284, 286, 288
Pipino, re dei Franchi, 58
Pirillo, P., 274, 275
Pistarino, G., 272
Pitagora, 152
Pitti, Bonaccorso, 16, 22, 60, 64, 95, 96, 105, 125, 130, 261, 262, 273-275, 281-283, 285-287

Pitti, Bonsignore, avo di Bonaccorso, 65
Pitti, Neri, padre di Bonaccorso, 65
Platone, 152
Plinio il Vecchio, 152, 160, 165
Poleggi, E., 301
Polo, Marco, 54, 152, 153, 158, 161, 167, 171, 174, 199, 249, 291, 306
Polo, Matteo, 54
Polo, Niccolò, 54
Pomponio Mela, 152
Power, E., 281
Prawer, J., 267, 280
Prescott, H.F.M., 276
Prete Gianni, 164, 293
Preti, G., 289
Pubblici, L., 293
Pullé, G., 261
al-Qazwini, 148
Quaini, M., 292
Querini, Pietro, viaggiatore, 135, 254-257, 271, 287
Quondam, A., 276
Rabbi Petachia di Ratisbona, 167, 293, 306
Racine, P., 278
Ramusio, G.B., 271, 273, 287, 292-294, 297, 304-306
Regnier-Bohler, D., 276
Reichert, F.E., 267, 282
Renouard, Y., 271, 272
Riccardo, frate domenicano, 273
Ricciarda di Saluzzo, 57
Richard, J., 26, 263, 264, 267-269, 273, 276, 278, 293, 304
Riché, P., 263
Richero di Reims, monaco benedettino, 20, 21
Ricoldo da Montecroce, frate domenicano, 64, 168, 274
Ries, J., 274
Rinuccini, Alessandro, frate domenicano, 70, 72, 79, 99, 122, 123, 127, 205, 229, 231, 232, 236, 269, 275,

276, 285, 299, 303, 304
Rinuccini, Andrea di Francesco, 81
Rizzardi, G., 274
Rizzi, E., 285
Robert de Clari, viaggiatore, 298
Roberto, re di Francia, 61
Roberto da Sanseverino, 79, 80, 97, 108, 110, 111, 116, 118, 128, 130, 196, 203, 205, 235, 240, 277, 282-286, 297-299, 304, 305
Rodolfo il Glabro, 286
Rolin, Nicolas, cancelliere di Filippo il Buono, 187
Romano, G., 294
Roover, R. de, 271
Rosato, E., 290
Rossabi, M., 267
Rossebastiano, A., 277
Rossetti, G., 280
Rossiaud, J., 269
Roux, J.P., 262, 267, 272, 273, 290
Ruggero II, re di Sicilia, 160
Rugolo, M., 300
Runciman, S., 266
Rustici, Marco di Bartolomeo, pellegrino, 72, 97, 304
Rustico, oste, 129
Sabaté, F., 285
Sadoleto, Nicolò, ambasciatore, 60
Said Ibn Ahmad, cadi di Toledo, 173
Saladino, 59
Saletti, B., 304
Salimbene de Adam, 273
Salimbeni Iacopo da Sanseverino, pittore, 26, 264
Salter, E., 294
Salvadori, P., 269
Samaritani, A., 274
Sandri, L., 275, 276, 300
Sanguinetti, B.R., 274
Sanudo, Marin, 21, 262
Sapori, A., 270, 271

Scalfati, S., 268
Scapoli, V., 284
Scaramella, G., 276
Sharon, M., 274
Schefer, H., 282
Schiaparelli, C., 302
Schulz, J., 291
Segre, C., 264
Senac, P., 304
Senatore, F., 273
Sercambi, Giovanni, 129, 286
Sereni, E., 294
Sergi, G., 281
Sforza, Gian Galeazzo, 302
Sforza, Ippolita, 61
Sforza, Ludovico, *detto* il Moro, 128
Sharon, M., 274
Sigeric, arcivescovo di Canterbury, 94, 95
Signoli, Pasqualino, pellegrino, 66
Sigoli, Simone, pellegrino, 72, 197, 297-299
Simbula, P., 280
Simocatta, Teofilatto, 33
Simone di San Quintino, viaggiatore, 153, 158, 273, 293
Simone di Semeon, pellegrino, 71
Singer, C., 289
Sinicropi, G., 286
Sivan, E., 304
Socrate, 219
Solino, Caio Giulio, 152-154, 165, 222
Solmi, S., 294
Spallanzani, M., 272
Spinola, Nicolozzo, mercante, 53
Stefani, Vanni, notaio, 16
Stefano di Boemia, 63
Sterpos, D., 280
Stopani, R., 274, 280-282, 300, 301
Strabone, 152, 165

Strozzi, Palla di Nofri, 59
Stufa, della, famiglia:
  Giovannozzo di Lorenzo di Andrea di messer Ugo, 98
  Luigi di messer Agnolo, 98
Sumption, J., 70, 263, 274-276, 286, 301
Surdich, F., 267, 278, 281, 282, 290
Szabò, Th., 268, 271, 280, 282, 303
Szarmach, P.E., 276
Taddei, I., 300
T'Serstevens, A., 281
Tangheroni, M., 264, 266, 274, 278, 279, 286
Tardiola, G., 293
Tedaldi, famiglia, 296
Tedaldini, Gemma, figlia di Giovanni Tedaldini, 22
Tedaldini, Giovanni, 22
Temugin, *vedi* Gengis Khan
Tenenti, A., 288
Teodoro, viaggiatore, 33
Teophano, imperatrice, moglie di Ottone I di Sassonia, 61
Timur Yesun, 261
Tinghi, Matteo, viaggiatore, 131
Toghan-Timur, Gran Khan, 54
Tolomeo, 152, 153, 161
Tommaso d'Aquino, santo, 76
Tommaso da Tolentino, frate Minore, 64
Tornabuoni, Lucrezia, 44, 269
Torregrossa, Pere, 74
Tramontana, S., 292, 300, 302
Tranfaglia, N., 277
Travaini, L., 276
Tresso, C.M., 274
Troncarelli, M., 274
Trotti, Marco, ambasciatore, 60
Tucci, U., 276, 280, 292
Tuner, A.R., 294
Uberti, degli, Fazio, 152, 289

Ugo Capeto, re di Francia, 61
Ugo, miniatore, pellegrino, 72
Van den Brincken, A.D., 290, 291
Van den Wyngaert, P.A., 305
Van Eyck, Jan, 74
Varrone, 152
Vartema, Ludovico de, 170, 172, 195, 199, 246, 292, 306
Vasco da Gama, 157, 182
Vauchez, A., 276
Ventura, A., 272
Venturino de Prioribus, maestro di scuola, 131
Vercauteren, F., 270
Verdon, J., 277
Vergani, R., 269
Verger, J., 277
Verlinden, Ch., 269, 271, 283
Veronese, A., 304
Vettori, Francesco, 185
Villehardouin, Goffredo, 298
Villani, Giovanni, 72
Vincent de Beauvais, frate domenicano, 25, 153, 293
Virgilio, 155
Visconti, Giangaleazzo, 16, 106, 137
Visconti, Valentina, 25, 104
Visser Travagli, A.M., 268
Vivaldi, famiglia, 290
Vivanti, C., 290
Wade Labarge, M., 277
Wey, William, pellegrino, 72, 100
Widder, E., 273
Wiedmann, G., 301
Willibaldo, santo, 147
Wittkower, R., 293
Woodward, D., 291
Zaganelli, G., 293
Zanelli, A., 270
Zanobi di Antonio, 195, 214, 302

Zanoboni, M.P., 268, 269
Zanzi, L., 263
Zemarco, ambasciatore, 33
Zeno, Antonio, mercante, 54
Zeno, Niccolò, mercante, 54
Zevi, B., 13, 268
Zoli, S., 293
Zorzi, A., 293
Zug Tucci, H., 283, 285, 295
Zumthor, P., 264, 269, 289, 294

Indice dei luoghi

I numeri di pagina senza link si riferiscono alle pagine contenenti le note nella versione a stampa.

Aachen, 100
Aalborg, 95
Abbeville, 100
Abbiategrasso, 188
Abruzzi, 77
Acri, 52, 64, 88, 106, 108, 112, 201, 298
Adige, 83
Adriatico
  mare, 84, 139, 140, 156, 206, 287
  golfo, 160
Africa, 8, 25, 26, 33, 48, 49, 55, 63, 67, 147, 152, 154, 157, 159, 164, 172, 190, 230, 234, 245, 291, 300
  capo d', 291
Aiguebelle, 104
Aigues Mortes, 88
Alba, 105, 131
Albaicin, 189
Albania, 48, 60
Albano, lago, 98
Alcazaba, 189
Alemagna (Alamannia), *vedi* Germania
Alessandria, 52, 67, 86, 87, 96, 98, 99, 101, 106, 109, 114, 115, 121, 191-193, 205, 287, 296, 302
Algeria, 203
Alghero, 217, 302
Alhambra, 189
Alpi, 25, 31, 90, 91, 95, 105, 156, 184, 217
Alpi Marittime, 131

Altai, 33
Alton, gola, 141
Alvernia, 141
Amalfi, 106, 191
Amantea, 107
Amiens, 45, 46
Amsterdam, 182
Anatolia, 37, 81
Ancona, 48, 97, 99, 195, 282
Andamane, isole, 169, 293
Andria, 60
Angers, 186
Anghiari, 282
Anjou, 191
Antiochia, 67, 82, 222
Anversa, 44, 85, 100, 183
Aosta, 95
Appennino, 31, 92, 100
Apulia, *vedi* Puglia
Arabia, 21
Aragona, 191
Arbia, 92
Ardenne, 31
Aretusa, fiume, 216
Arezzo, 282
Arleberg, 125, 285
Arles, 106
Armenia, 21, 36, 81, 152, 196, 257
Arno, fiume, 92, 98
Arras, 95, 100
Artico, Mare, 248
Artois, 46, 91, 120, 156, 285
Asia, 8, 25, 26, 33, 36-39, 54, 81, 153, 154, 157, 159, 164, 171, 172, 198, 261, 290
Asia Centrale, 54, 55, 93, 102, 289
Asia Minore, 21, 33, 72, 81
Asinara, 138
Asti, 77, 90, 101, 106

Astrakhan, 38, 55, 93, 254
Atlantico, oceano, 53, 81, 84, 103, 136, 186, 255, 291
Augusta, 185
Austria, 37, 77, 285
Autun, 68, 187
Auvergne, 17
Auxerre, 100
Averno, lago, 214
Aversa, 98
Avigliana, 95
Avignone, 16, 47, 54, 73, 95, 105, 106, 138, 213, 287
Aviz, 74
Azov, mare, 49
Azzorre, isole, 158
Babilonia, 194, 196, 297
Baghdad, 34, 55, 58, 64, 152, 191, 196, 198, 199, 248, 272, 289, 293
Bagno di Romagna, 100
Balcani, monti, 33, 48
Baleari, isole, 31, 48, 84
Baltico, mare, 10, 82, 103, 161, 225
Bar-sur-Aube, 50
Barcellona, 17, 47, 58, 86, 88, 106, 124, 190, 268
Bard, 72
Bardone, monte, 92
Bari, 68, 82
Basilea, 82, 91, 95, 106
Bassora, 55, 102
Baviera, 156, 184
Bayonne, 186
Beaumont, 100
Beaune, 100, 186, 282
Beauvais, 100
Beirut, 48, 86, 106-108, 130, 200, 215, 282
Belgrado, 93
Benevento, 60
Bengala, golfo del, 293
Beqaa, 200

Barberia, 215, 224
Bergen, 256, 257
Bernina, 124
Berry, 45, 141
Betania, 204
Betlemme, 96, 99, 202
Bilbao, 161
Birmania, 292
Bisanzio, 82, 154, 165, 173
Biscaglia, golfo di, 48
Blois, 26
Bobbio, 32, 62, 265
Boemia, 26, 31, 63, 76, 184, 185, 207, 246
Bologna, 56, 60, 65, 75, 76, 92, 95, 99, 101, 105, 120, 127, 209, 217, 271
Bolsena, 92
Bolzano, 271
Bombay, 54
Bonn, 100, 184
Bordeaux, 93, 104, 186
Borgo San Donnino, 95, 271
Borgo San Sepolcro, 282
Borgogna, 16, 21, 31, 32, 45, 95, 101, 105, 154, 156, 191, 245
Bosforo, 93
Bosnia, 48, 206
Boulogne, 100
Brabante, 77, 91, 141, 182
Braine-le-Comte, 95
Bray-sur-Seine, 281
Brennero, 91
Breslavia, 92
Bretagna, 82
Briançon, 95
Brie, 45, 281
Briga, 96
Brindisi, 60, 215
Britannia, 20, 33

Britanniche, isole, 160
Bruges, 21, 50, 56, 58, 77, 84-86, 98, 100, 106, 107, 183, 279
Brusa, 72
Bruxelles, 95, 183
Buda, 61, 131
Budapest, 106
Bukhara, 93
Bulgaria, 33, 62, 191, 206
Buona Speranza, capo di, 157, 230
Buonconvento, 132
Burgos, 101
Cadice, 53, 57, 135
Caffa, 36, 49, 54, 93, 267
Calabria, 98, 191, 208
Calais, 94, 100
Calcutta, 157, 175
Calicut, 182, 246
Camaiore, 98
Cambaluc, *vedi* Pechino
Cambridge, 75
Camperio, ospizio, 123
Cana, 121
Canarie, 136, 287
Candia, 48, 96, 99, 100, 123, 135, 137, 231, 254, 255
Canterbury, 30, 95, 281
Canton, 7, 200
Caprenne, 282
Capri, 99, 213
Capua, 98, 106
Cartagine, 67
  capo di, 98, 190
Casaccia, 123
Casentino, 81
Caspio, 36, 55
  regioni del, 248
Cassia, Via, 92
Castel Durante, 282

Castel Sant'Angelo, 282
Castello di Maredolce o della Favara, 302
Catai, 54
Catalogna, 48, 56, 58
Catania, 215, 302
Cateau-Cambrésis, 95
Caucaso, 152, 293
Cavrenno, 120
Cervia, 96
Cesena, 100, 127
Cesenatico, 97
Ceuta, 18, 158
Cevenne, 17
Ceylon, 33, 152, 261
Châlon-sur-Saône, 271, 281
Châlons-sur-Marne, 100
Chambéry, 100, 104
Champagne, 45, 50, 51, 75, 91, 95, 101, 154, 156
Chanceaux, 281
Chang Jiang, fiume, 37
  regione del, 169
Changai, monti, 63
Chartres, 20, 76
Châtenay, 286
Châtillon-sur-Seine, 281
Cherso, isola, 117
Chieti, 60
Chio, 48, 86
Chioggia, 97, 99, 101, 129
Chivasso, 95
Cilento, 31
Cina, 18, 25, 33, 37, 39, 55, 81, 93, 101, 200, 222, 261, 262
Cinese, mare, 54
Cipro, 21, 48, 60, 86, 96-99, 108, 132, 147, 205, 231, 291
Cisa, 92, 95, 100
Ciscaucasia, 60

Clermont, 90
Clonfert, 20
Coblenza, 100
Colchan, fiume, 171
Colonia, 58, 75, 100, 184, 223
Colorno, 97
Como, 50, 77, lago, 124
Compiègne, 95
Compostela (Compostella), *vedi* Santiago de Compostela
Conques, 285
Cordova, 59
Corfù, 96, 99, 106, 117, 133
Corno d'Oro, 298
Coromandel, 164, 298
Corsica, 98, 217, 268
Costantinopoli, 33, 38, 48, 49, 52, 55, 59, 67, 71, 82, 84, 86, 88, 106, 198, 223, 250, 261, 298
Costanza, lago, 82
Cracovia, 92
università di, 75
Cremona, 97, 217
Creta, 48
Crimea, 49, 93, 102, 250
Croazia, 191, 206
Curzola, 99
Dalmazia, 206
Damasco, 34, 55, 112, 121, 122, 191, 196, 197, 200, 204, 211, 220, 222, 236, 292, 297, 298
Damietta, 98, 101
Danimarca, 95, 103, 182, 191
Danubio, fiume, 31, 82, 257
Dardanelli, 49
Deccan, 292
Delfinato, 17, 43, 95, 120
Delhi, 55
Digione, 21, 46, 186, 187, 281
Dnepr, fiume, 82

Domodossola, 96
Don, fiume, 60, 82, 157, 257
Donnemarie-en-Montois, 281
Dortmund, 92
Douai, 52
Dover, 95, 100, 183, 281
Dunkerque, 95
Durazzo, 96, 97, 117
Duren, 100
Ebstorf, 159
Écluse, 84-86, 107
Edimburgo, 181
Egeo, mare, 86, 98
Egitto, 21, 33, 67, 81, 82, 84, 87, 101, 165, 190, 194, 234, 262, 292
Egnatia, via, 93
Elba, fiume, 35, 82, 95
Ellesponto, 298
Elsa, fiume, 92
Emaus, 96
Embrun, 95
Emilia, 43, 300
  Emilia-Romagna, 75
Engadina, 124
Essex, 30
Est-Anglia, 30
Etiopia, 54, 164
Etna, 31, 215, 302
Etruria, 300
Eufrate, 81
Europa, 8, 19, 30, 31, 34, 37, 38, 42, 46, 71, 72, 77, 81-83, 85, 92, 95, 141, 147, 152, 154-156, 159, 160, 172, 174, 182, 206, 223, 226, 228, 253, 255, 288
Europa centrale, 73, 183
Europa orientale, 183, 222, 224
Fano, 97, 282
Fær Øer, isole, 20, 54

Ferrara, 43, 57, 60, 66, 75, 77, 99, 105, 119, 120, 122, 128, 129, 209, 271, 282
Ferté-Milon, 74
Fiandre, 46, 50, 53, 82, 84, 85, 91, 92, 95, 135, 182, 184, 186, 189, 191, 223, 254, 262
Fidenza, 101
Finale Ligure, 131
Finisterre, capo, 136
Finlandia, 174
Firenze, 16, 22, 42, 45-48, 50, 56, 58, 60, 65, 68, 73, 86, 92, 95, 97, 101, 105, 107, 119, 120, 123, 127, 130, 137, 138, 190, 195, 197, 209, 217, 268, 283, 287, 296, 297, 300
Firenzuola, 95, 99, 120, 127, 130
Flandres, *vedi* Fiandre
Fleury-sur-Ouche, 281
Flushing, 182
Foggia, 60, 215
Fossombrone, 282
Francia, 26, 31, 34, 42, 50, 55, 62, 66, 73, 75, 76, 82, 86, 88, 91-93, 100, 104, 141, 156, 161, 188, 191, 207, 295
Francigena, via, 95
Francoforte sull'Oder, 92
Francoforte sul Meno, 92, 185, 271
Francolino, 99, 122, 128, 129, 230, 282
Franconia, 185
Frisia, 191
Friuli, 105
Fu-ciu, 168
Futa, passo della, 96
Gaeta, 48, 73, 82, 98
Galilea, mare di, 121, 236
Galizia, 68, 70
Galles, 182, 191
Gallia, 33, 160
Gand, 101, 183
Gap, 95

Gargano, 68
Garonna, fiume, 187
Garraf, 190
Gatinais, 45
Gaza, 98, 99, 121, 203, 236, 239, 244
Geislingen, 100
Genova, 36, 42, 48-50, 56, 73, 77, 82, 83, 85, 86, 88, 90, 98, 106, 111, 135, 190, 191, 195, 210, 211, 217, 268, 270, 287, 291
Georgia, 21, 249, 306
Gerico, 122, 204
Germania, 33, 35, 42, 46, 50, 59, 75, 88, 90, 92, 95, 103, 105, 141, 154, 160, 184, 191, 207, 245, 257, 258, 286, 295
Gerona, 106
Gerusalemme, 18, 19, 23, 24, 27, 36, 38, 62, 65, 67, 70-72, 82, 96-100, 108, 122, 151, 160, 202-204, 235-237
Giaffa, 88, 96, 97, 99, 100, 108, 118, 123, 132, 202, 232, 236
Giava, isola, 170, 171
Gibilterra, stretto, 53, 135, 158
Ginevra, 16, 56, 91, 95, 27
Ginevra, lago di, 82
Giordano, fiume, 96, 99, 204, 236
Giura, monti, 91, 95
Glasgow, 181
Goa, 182
Gobi, deserto, 54, 102
Goppingen, 100
Gran San Bernardo, passo, 72, 91, 95
Granada, 248, 302
Gravelines, 100
Grecia, 26, 84, 139, 190, 210, 228
Grimaud, 131
Groenlandia, 20, 54, 290
Guadalquivir, fiume, 190
Guascogna, 141, 191

Gubbio, 132
Guinea, golfo di, 291
Hainaut, 184, 191
Hal, 95
Ham, 95
Heidelberg, 283
Hellweg, 92
Hereford, 160
Hindustan, 55
Ibiza, 48, 86
Il Cairo, 34, 70, 82, 96, 98, 99, 101, 112, 114, 115, 121, 152, 191, 194, 196, 205, 236, 241, 242, 244, 292, 297
India, 18, 25, 39, 55, 64, 81, 101, 149, 163, 171, 175, 182, 199, 205, 246, 247, 261, 262, 292
Indiano, oceano, 25, 101, 163, 164, 169, 171, 291
Indo, fiume, 167
Indocina, 101, 261
Indonesia, 292
Inghilterra, 25, 26, 30, 33, 34, 43, 50, 53, 72, 73, 75, 82, 85, 88, 98, 100, 156, 183, 191, 206, 207, 246, 257
Inn, fiume, 83
Innsbruck, 128, 185
Iran, 81, 289, 294
Iraq, 64, 81, 261, 262
Irlanda, 20, 26, 34, 62, 82, 136, 181, 191, 293
Ischia, 213
Islanda, 20, 33, 54, 182, 290
Israele, 200
Istria, 99, 142
Italia, 8, 31, 33, 34, 62, 67, 71, 72, 75, 82, 88, 89, 91, 95, 100, 104, 120, 152, 154, 156, 160, 188, 189, 206-208, 212, 216, 217, 223, 293, 300
Javan, *vedi* Grecia
Jdda, 292
Josaphat, valle di, 237
Karakorum, 222
Kashgar, 102
Kempten, 100

Khan al Tajjar, 224
Khazaria, 191
Kiev, 63, 88, 92, 184
Kipciak, 54
Kirman, deserto, 102
Kurland, 191
La Chambre, 104
La Chiassa, 282
Lagny, 50
L'Aia, 182
Laiazzo, 93
La Mecca, 18, 55, 67, 72, 109, 116, 148, 274, 292
Lamole, 282
Langhe, 131
Lanslebourg, 92, 104
Laôn, 61, 76
L'Aquila, 60
La Rochelle, 187
Lazio, 141, 206, 300
Le Puy, 68, 141
León, 101
Levante, 85
Libano, 200
Lidda, 96
Liegi, 45, 264
Liegnitz, 179
Liguria, 36, 98, 156, 300
Lille, 50, 77
Limoges, 93
Limousin, 17
Lincoln, 160
Lincolnshire, 31
Linguadoca, 17, 141
Linz, 271
Lione, 56, 62, 63, 90, 100, 207, 268, 281
Lipsia, 271
Lisbona, 56, 85, 106, 136, 157
Livorno, 47

Lodi, 95
Lofoten, isole, 287
Loiano, 120
Loira, fiume, 31, 186
Lombardia, 112, 124, 156, 191, 206, 207
Londra, 30, 56, 57, 59, 84, 85, 95, 100, 106, 183, 186, 255, 257, 281
Lopnor, 102
Lorena, 45, 61, 91, 154
Losanna, 95
Lotaringia, 92
Louvres, 95
Lovanio, 46, 183
  università, 76
Lubecca, 92
Lucca, 47, 52, 92, 95, 98, 100, 106, 137
Lucomagno, 123
Luteburg, 47
Luzarches, 100
Maabar, 246
Maastricht, 100
Mâcon, 281, 286
Madagascar, 158
Madeira, 158
Magdeburgo, 92
Maggiore, lago, 96
Maghreb, 82
Magonza, 95, 100, 184
Maiorca, 48, 86
Malabar, 182, 199, 246
Malacca, 54, 292
Malines, 183
Manfredonia, 215
Manica, 82, 84, 85, 95
Mantova, 128
Maremma, 17, 207
Mareotide, lago, 67
Marigny-le-Châtel, 281

Marino, 98
Marocco, 262
Marsiglia, 68, 73, 81, 88, 106, 107, 187
Martigny, 96
Massiccio Centrale, 17, 31
Mauritania, 158, 244
Mazara, 302
Medina, 18, 55
Mediterraneo, 10, 17, 25, 31, 34, 49, 55, 81-83, 86, 101, 138, 156, 157, 160, 165, 255, 279
  occidentale, 287
Mégaris, isola, 301
Melegnano, 95, 188
Mello, porto, 116
Meloria, 86
Memmingen, 100
Meno, fiume, 185
Mercatello, 282
Merv, 93, 102
Meshed, 102
Mesopotamia, 21, 64, 257
Messina, 88, 98, 215, 216, 302
  stretto, 160
Mestre, 105, 119
Methoni, *vedi* Modone
Metz, 18, 58
Middelburg, 85, 182
Midi, 42
Milano, 26, 50, 52, 56, 58, 62, 67, 77, 80, 90, 95, 97, 106, 157, 186, 188, 189, 194, 195, 211, 271, 297
Mincio, fiume, 128
Modena, 52, 81, 95, 101, 123, 133, 217
Modone, 96, 98, 99, 287
Mogadiscio, 18
Mola, 98
Molucche, isole, 172, 292
Monaco, 77
Moncenisio, 91, 92, 100, 101, 120, 124, 125

Mondragon, 281
Monginevro, 95, 101
Mongolia, 37, 63
Monopoli, 215
Mons, 95
Mont-Saint-Michel, 69
Montélimar, 281
Montevarchi, 282
Montméliant, 104
Montpellier, 77, 88, 90, 105, 161
Montreuil, 100
Moravia, 33, 206
Morea, 139
Moret, 100
Moriana, 191
Morto, mare, 204
Mosa, fiume, 61, 82, 295
Mosca, 209
Moscovia, ducato, 60, 246, 305
Mosul, 152, 293
Münster, 92
Muros, porto, 136
Napoli, 36, 42, 47, 48, 54, 56, 61, 62, 70, 76, 82, 98, 100, 106, 213, 214, 217, 302
Narbona, 106
Navarra, 74, 120, 191
Nazareth, 224, 236
Nemi, lago di, 98, 141
Nero, mare, 48, 49, 60, 84, 88, 102, 103, 157, 160, 261
Nicobare, isole, 169
Nieuwpoort, 100
Niger, fiume, 18, 158
Nilo, fiume, 96, 98, 114, 121, 159, 192-194, 196, 205
Nis, 93
Nizza, 107
Nogent, 100
Nord, mare del, 10, 82, 85, 103, 160
Norimberga, 217

Normandia, 31, 69, 75, 191
Norvegia, 24, 43, 95, 153, 182, 191, 207, 255, 257, 287
Novara, 95
Noyon, 95
Nubia, 291
Occidente, 34-39, 45, 48, 54, 59, 89, 142, 147
Oder, fiume, 35
Olanda, 182
Oliveto, monte, 202
Orange, 281
Orcadi, 181
Orcia, 92
Orenburg, regione, 62
Oriente, 33, 35-38, 48, 52, 55, 62, 63, 67, 71, 81, 88, 89, 98, 101, 142, 147, 154
  Medio Oriente, 154, 225
Orléans, 16, 185, 223
Ormuz, 102, 261
Otranto, 106
  capo, 133
  canale, 140
Oxford, 75, 76
Padova, 68, 76, 97, 105, 120, 209, 261, 283
Paesi Bassi, 21, 31, 35, 92, 246
Pakistan, 55
Palermo, 42, 153, 215, 216, 292, 302
Palestina, 21, 67, 84, 101, 118, 200, 262
Pamir, 102
Pamplona, 101, 104
Pannonia, 300
Parenzo, 96, 99, 142
Parigi, 16, 18, 21, 42, 45, 50, 56, 58-61, 69, 75, 76, 90, 95, 100, 105, 106, 125, 185, 186, 223, 281, 297
Parma, 95, 209, 217
Partenay-le-Vieux, 101
Patzinakia, 191
Pavia, 38, 59, 92, 97, 128, 217, 271
Pechino, 54, 101, 102, 199, 200, 261, 298

Peloponneso, 123, 228
Pera, 49
Perpignan, 74
Persia, 36, 37, 39, 60, 64, 102, 152, 154, 196, 249, 257, 261, 262, 292
Persico, golfo, 36, 101, 102, 159
Perugia, 77, 132, 268
Pesaro, 97
Petralia, 302
Pharos, 296
Piacenza, 50, 95, 97, 101, 209, 217, 271
Pianoro, 120
Piccardia, 75, 101, 120, 156, 285
Piemonte, 31, 36, 43
Pietramala, 99, 127
Pirenei, 31, 105
Pisa, 43, 47, 48, 56, 58, 73, 82, 86, 88, 98, 107, 137, 157, 190, 191
Pistoia, 52
Po, fiume, 95, 101, 128, 129
Poggibonsi, 44, 45
Poitiers, 68
Poitou, 191
Poix, 100
Pola, 96, 117
Polonia, 31, 37, 43, 62, 63, 75, 76, 92, 184, 246
Pontarlier, 95
Ponte a Romiti, 282
Porretta, 96
Porto Pisano, 86, 98, 137, 300
Portofino, 208
Portogallo, 24, 50, 74
Portovenere, 106, 208
Pozzuoli, 214
Praga, 75, 184
Prato, 57, 70, 77, 288
Procida, 213
Provenza, 47, 48, 88, 131, 141, 191

Provins, 45, 50, 100
Prussia, 77, 257
Puente la Reina, 101
Puglia, 191, 214, 282
Quarantena, monte, 96, 99, 122, 204
Quesnoy, 95
Quilon, 54
Ragusa, 96, 97, 99, 116, 206
Rakuvia, 191
Rama, 96, 99, 236
Ramleh, 122
Rapallo, 208
Ravenna, 96, 97, 101, 132
Reggio, 95
Reims, 20, 100
Reno, fiume, 82, 91, 184
  Paesi del, 156
Rezia, 124
Ribe, 182
Rimini, 96, 97, 101, 132
Rocamadour, 285
Rochester, 95, 281
Rodano, fiume, 17, 82, 138, 186
Rodi, 47, 96, 97, 99, 100, 116, 137, 205, 282
Roma, 22, 45, 56, 59, 60, 67, 68, 72, 73, 91, 92, 94, 95, 98, 100, 101, 104, 106, 119, 124, 141, 157, 174, 195, 206, 212, 217, 257, 297, 300, 301
Romagna, 77
Romania, 48, 84, 191
Roncisvalle, 101
Rosetta, 96
Rosso, mare, 55, 81, 101, 115, 159, 205, 292
Rouergue, 17
Rovere, 97
Rovigo, 286
Russia, 25, 33, 62, 63, 82, 167, 184, 191, 206, 248, 262
Sahara, 158, 203
Saint Alban, 264

Saint Denis, 100
Saint Gilles, 88
Saint Michel, 104
Saint Quentin, 95, 100
Saint Riquier, 100
Saint Trond, monastero di, 70
Saint Tropez, 131
Salerno, 106
Salisburgo, 43
Salonicco, 52
Samarcanda, 93, 102
San Bernardino, colle, 131
San Casciano, 45
San Gallo, ospizio, 123
San Gimignano, 95
San Gottardo, 91, 124
San Piero a Sieve, 99, 120, 127
San Vicente, capo, 136
Sandwich, 84, 85, 100
Santa Caterina, monastero di, 98
Santa Maria, ospizio, 123
Santiago de Compostela, 47, 66, 68-70, 72, 93, 94, 120, 123, 136, 188, 189, 227, 275, 285, 300
Saragozza, 74
Sarai, 55, 93
Sardegna, 43, 98, 217
Sarria, 101
Sarteano, 132
Sassonia, 43, 63, 156, 191
Savoia, 50, 96, 120, 156
Savona, 50, 86, 131
Scandinavia, 76, 82, 155
Scaricalasino, 120
Scarperia, 99, 105, 127, 278
  giogo, 120
Schelda, 82
Schiavonia, 206
Schleswig, 95

Scio, 86
Scozia, 21, 77, 181, 191, 220, 255, 257
Scutari, 60, 230
Seligenstadt, 68
Selles-sur-Cher, 58
Sempione, 91, 96, 124
Senegal, fiume, 158
Senigallia, 97, 282
Senlis, 95
Senna, fiume, 82, 186, 282
Sens, 100
Serbia, 206
Sestri, 208
Sette Chiese, 100
Settimo, 124
Sezze, 98
Shiraz, 175, 294
Siberia, 62, 174, 249
Sicilia, 43, 48, 82, 84, 141, 160, 190, 191, 207, 210, 215-217, 300
Siena, 52, 56, 68, 92, 95, 131, 132, 217
Sila, 31
Sinai, monte, 65, 96, 114, 115, 238, 244
Sind, 55
Siracusa, 48, 215, 216, 302
Siria, 21, 33, 49, 67, 81, 82, 87, 147, 165, 200, 201, 215, 234, 262, 292
Sisteron, 95
Siviglia, 53, 58, 106, 189, 190, 296
Slavonia, 191
Slesia, 206
Smirne, 49, 52
Socotra, isola, 292
Sofia, 93
Sonda, isole della, 54
Southampton, 56, 85, 183, 279
Spagna, 17, 26, 31, 35, 43, 48, 50, 55, 67, 71, 75, 77, 82, 120, 136, 141, 154, 173, 189, 190, 234

Sparta, 52
Spartivento, capo, 99
Spilimbergo, 128
Spira, 95, 100
Stade, 95
Stenay, 61
Stettino, 92
Strasburgo, 95, 184
Stromboli, 99
Sudak, 250
Suez, 55
Sully-sur-Loire, 16
Sur, *vedi* Tiro
Susa, 92, 95, 101, 104, 286
Svevia, 156
Svezia, 42, 43, 103, 184, 207, 255
Svizzera, 50, 82, 105
Tabriz, 38, 63, 93, 102, 261
Tago, 189
Tamigi, 30, 84, 85, 183
Tana, 38, 93, 106
Tangeri, 67, 203
Taranto, 60
Tarragona, 190
Tarso, 33
Tauride, 60
Tebessa, 67
Termignan, 104
Terracina, 98
Terrasanta, 21, 23, 25, 26, 33, 62, 65, 68, 70-72, 79, 80, 87, 88, 95-97, 99-101, 107, 109, 114, 117-119, 121, 123, 124, 127, 129, 131, 137, 142, 147, 156, 192, 200, 201, 204, 205, 220, 232, 234, 236, 237, 244, 263, 264, 274, 282, 296
Tevere, fiume, 73, 206, 212
Thailandia, 292
Thain, 281
Thana, 54, 64

Thingor, monastero, 95
Tiberiade, lago (o lago di Galilea), 204, 224
Tibet, 169
Ticino, fiume, 97
Tigri, fiume, 36
Timbuktu, 158
Tiro, 52, 202, 298
Tirolo, 43, 185, 285
Tirreno, mare, 160
Toledo, 74, 173, 189
Tolosa, 120, 186, 187, 295
Tolosana, via, 101
Torhout, 50
Torino, 91, 95, 101
Torre della Fossa, 129
Tortosa, 147
Toscana, 36, 43, 48, 98, 156, 191, 207, 270
Touat, 203
Tournus, 281
Tours, 45, 68, 186
Traînel, 281
Trani, 215
Transcaucasia, 63
Transgiordania, 81
Trapani, 216, 302
Trento, 100, 184
Trebisonda, 36, 38, 93, 168, 261
Treviso, 70, 105
Troyes, 45, 50, 100, 105, 281
Tunisi, 98, 109, 139, 190, 191, 243, 262, 286, 296, 305
Tunisia, 84
Turchia, 48, 64
Turkestan, 36, 39, 54
Tuscia, 92
Ucraina, 92, 247
Ulma, 185
Ungheria, 18, 37, 43, 54, 60, 62, 75, 76, 154, 184, 191, 207, 257

Uppsala, 42
Urali, monti, 37
Urbino, 128, 132, 264
Urgenje, 93
Uzalis, 67
Vaglia, 120
Val d'Aosta, 72, 91
Val di Magra, 92
Val di Susa, 91
Valence, 101, 281
Valenciennes, 46, 51
Valenza, 48, 57, 74, 86, 201
Valladolid, 107
Velay, 17
Velletri, 98
Veneto, 43
Venezia, 36, 42, 48, 52, 54, 56, 60, 67, 70, 83-85, 88, 96, 97, 99, 100, 106, 107, 111, 117, 119, 121, 122, 129, 130, 132, 135, 140, 157, 160, 191, 195, 205-207, 209, 217, 229, 257, 282, 287
Verberie, 95
Vercelli, 95, 271
Verona, 97
Vézelay, 68, 100
Viborg, 95, 182
Vicenza, 97
Vienna, 61
Vienne, 66, 68, 70, 281
Vietnam, 292
Villanova, 97
Villefranche, 107, 281
Vincennes, castello di, 186
Vistola, 82
Viterbo, 95
Vivarais, 17
Volga, fiume, 37, 55, 60, 63, 82, 93
  regione del, 293
Voralberg, 285

Waal, fiume, 293
Walcheren, isola, 85
Waq Waq, isole, 171
Westminster, 160
Wight, isola, 183, 279
Winchester, 141, 160, 281
Worms, 95, 100, 184
Würzburg, 185
Yardimci burun, 286
Yarkand, 102
Yemen, 292
Yonne, fiume, 282
York, scuola, 149
Yorkshire, 31
Ypres, 50, 168
Zanzibar, 158
Zara, 96, 117
Zelanda, 182
Zurigo, 72